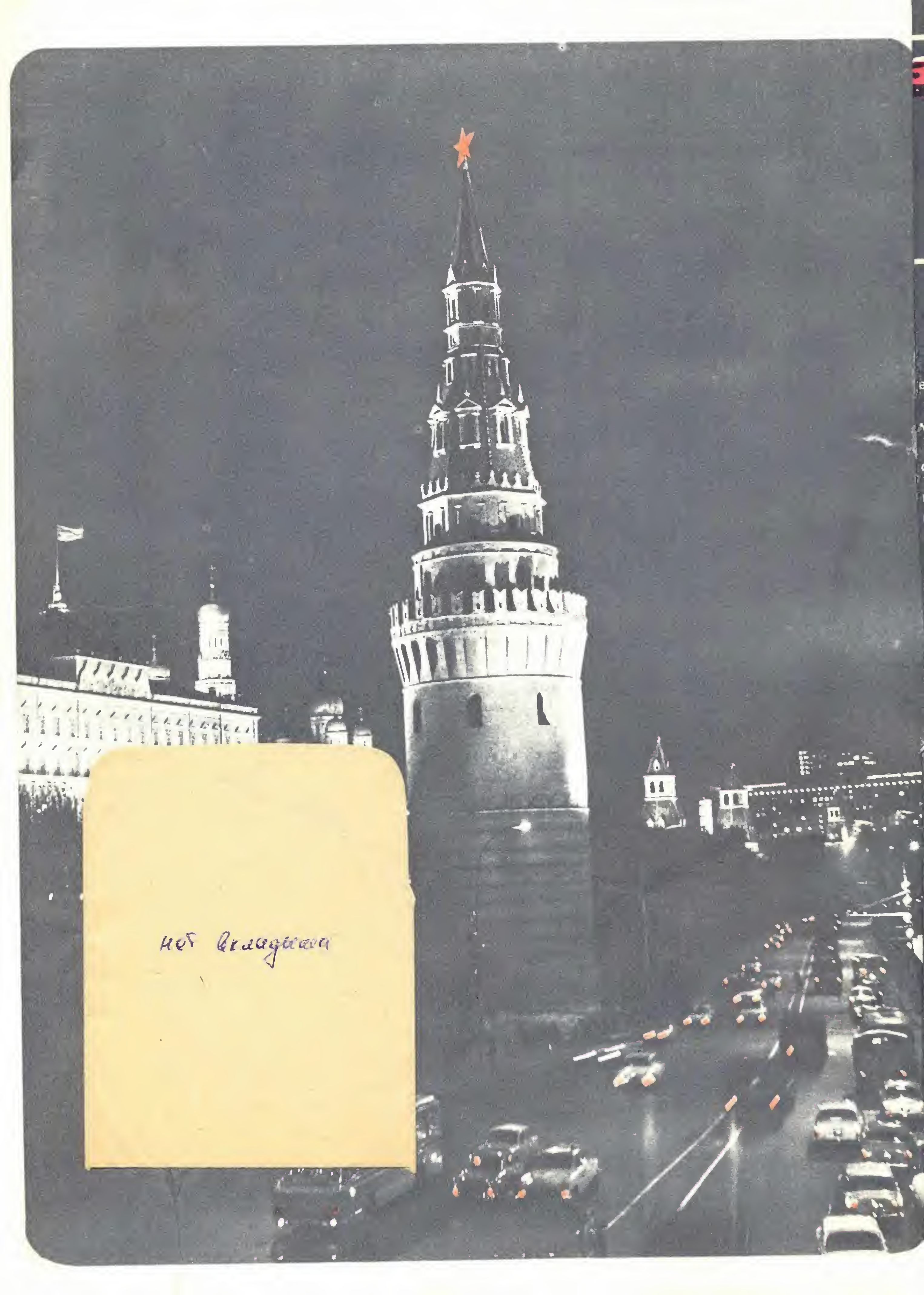
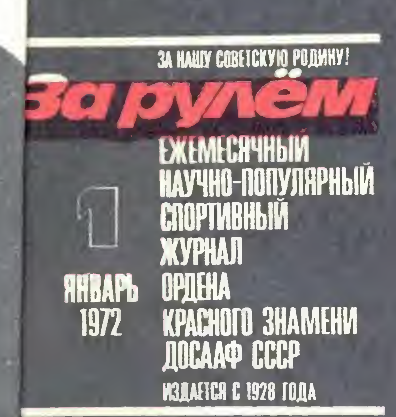
1972

За рулём

1


нет вкладыша



В НОМЕРЕ:

Министр внутренних дел СССР о проблемах безопасности движения 1
Оборонное Общество в дни своего VII съезда 4
Пятилетка ДОСААФ 6
Новогодние интервью 7, 19, 20, 31, 39
Призы журнала 8
Горьковскому автомобильному 40 лет 9
На звание лучшего водителя 12
Автотранспорт общего пользования — первая тема нашего экономического лектория 14
Клуб «Автолюбитель» в гостях у владельца «Запорожца» 16
Новости, события, факты 18
О комиссионной торговле 19
Новый минский мотоцикл 20
Тему подсказала «Правда» 21
«Зеленая волна» 22
Достижения спортсменов — съезду ДОСААФ 30
Блестящий успех советских раллистов 32
Завершаем серию статей о «Жигулях» 34
В мире моторов 36
Справочная служба 38
Спортивный глобус 39

На вкладке — советы бывалых схема электрооборудования «Жигулей» мотоцикл М-106

Первая страница обложки — композиция В. Корзинкина

Четвертая страница обложки — композиция Ю. Григорьева

◀ Фото В. Ширшова

Наше общее дело

Н. А. ЩЕЛОКОВ,
Министр внутренних дел СССР

Завершен первый год пятилетки, год новых трудовых побед нашего народа, новых открытий в науке и технике. Нынешнюю, девятую пятилетку, как указывалось на XXIV съезде Коммунистической партии Советского Союза, отличают невиданные прежде масштабы развития производства. Эта особенность ее отчетливо проступает в достижениях такой отрасли, как автомобилестроение, в расширении объема работы автомобильного транспорта. Выпуск автомобилей в 1975 году вырастет в два с лишним раза по сравнению с 1970 годом. Планы эти отражают ту важную роль, которая отведена автомобильному транспорту в выполнении заданий девятой пятилетки, и влекут коренные изменения в организации его работы.

Дальнейший рост автомобильного парка, его грузооборота, повышение скоростей и интенсивности транспортных потоков делают особенно актуальной проблему обеспечения безопасности движения. К безопасности движения предъявляются новые, более жесткие требования. Неотложный характер их очевиден, если из многих аспектов проблемы рассматривать даже только два — социальный и экономический. В самом деле, бессмысленная, случайная смерть человека под колесами автомобиля — это не только личная трагедия, но и невосполнимая потеря общества. К тому же весьма велик материальный ущерб от дорожных происшествий — почти миллиард рублей в год. Одна эта цифра убеждает в том, что на мероприятия по повышению безопасности движения не надо жалеть ни сил, ни средств. Тщательный анализ создавшегося положения, изучение возможностей, которые открываются нам на путях научно-технического прогресса, приводят к выводу, что такую сложную многоплановую проблему решать прежними методами и средствами уже нельзя, что нужен принципиально новый подход к задаче, более глубокие научные исследования, поиск и разработка на их основе новых концепций.

В чем же он должен проявляться этот новый подход к проблеме? Прежде всего, как представляется, в значительном усилении роли технических средств организации дорожного движения и контроля за ним. Отдавая приоритет этому участку работы, нельзя, вместе с тем, умалять и значение водителя, его подготовки для безаварийной езды, его поведения на дороге. Возможности человека не безграничны, а в крайне усложнившейся за последние годы обстановке движения порой близки к пределу, когда речь идет о буквально мгновенной и безошибочной оценке ситуации, способности выбрать из множества решений оптимальное.

Темп и интенсивность дорожного движения возросли настолько, и это надо всем представлять, что малейшая неточность, чуть запоздалая реакция, а иногда обычная неосмотрительность водителя или пешехода, которые при невысоких скоростях транспортных средств еще оставляли возможности для исправления просчетов, сейчас сплошь и рядом чреваты опаснейшими последствиями.

Значит, надо максимально разгрузить водителя, освободив его мозг и руки от всего того, что должна и теперь уже может сделать служба организации движения, сосредоточив его внимание и силы непосредственно на управлении машиной. Значит, надо максимально усовершенствовать систему информации и светофорной сигнализации на дорогах, шире внедрять в управление средствами регулирования счетно-решающие устройства, переходить на телеавтоматику для координации движения в целом районе или на всей магистрали.

Многое в этом направлении уже делается. Год назад была организована международная выставка «Интерсигналдортранс», которая позволила специалистам познакомиться с мировым уровнем в технике организации движения, ее лучшими образцами. До последнего времени у нас не было единого плана развития технических средств регулирования движения, организации, которая бы направляла эту деятельность. Сейчас такая работа начата. В системе Госавтоинспекции создаются специализированные монтажно-эксплуатационные подразделения, которые будут определять и потребности в такого рода технике.

Наше общее дело

Н. А. Щелоков выступает перед слушателями Высшей школы милиции.

Как видите, в соответствии с требованиями времени меняется и облик ГАИ, характер и содержание ее работы. Сегодняшняя Государственная автомобильная инспекция — это разветвленная, технически оснащенная служба, укомплектованная работниками многих специальностей, способная научно и оперативно решать сложные задачи. В аппарате ГАИ, и в центре и на местах, проводится четкая специализация. Появились совершенно новые, никогда ранее не существовавшие службы: организации движения, строевые подразделения дорожного надзора, введена новая специальность — инженер организации движения. Улучшилась и техническая вооруженность автоинспекторов. В их распоряжении вертолеты и вычислительные машины, телевизионные и радарные установки, мощные автомобили и мотоциклы, совершенные средства связи. При такой материальной и технической базе появилась возможность более конкретно и оперативно, с учетом перспектив развития уличной и дорожной сети, роста транспортных и пешеходных потоков управлять движением в самом широком смысле слова, создавать водителям и пешеходам более благоприятные условия.

Думается, читателям журнала будет интересно узнать и о некоторых дальнейших шагах, которые предпринимаются, чтобы улучшить стиль и качество работы Госавтоинспекции. Для подготовки автоинспекторов создается сеть специальных учебных заведений. В прошлом году были разработаны и приняты нормативы штатной численности основных категорий сотрудников ГАИ, что позволяет формировать эту службу планомерно. В целях более оперативного, всестороннего, а главное объективного определения технического состояния транспортных средств в Москве, Киеве, Ленинграде, Ростове-на-Дону, а затем и в других городах будут построены специальные диагностические станции ГАИ. Для лучшего удовлетворения запросов тех, кто хочет стать водителем, в республиках, краях и областях будут образованы кустовые квалификационные комиссии. Они получат в свое распоряжение приборы и оргтехнику, которые позволят значительно уменьшить затраты сил и времени и экзаменатора, и экзаменующегося, не снижая качества проверки знаний.

Дорожные происшествия имеют немало причин, но в значительной части их повинны сами водители. Задумайтесь над несколькими цифрами. По данным Всемирной организации здравоохранения при ООН, вина водителей в различного рода несчастных случаях на дорогах определяется в девяти случаях из десяти, а молодые «участвуют» в авариях в два с половиной раза чаще, чем водители с многолетним стажем. В ближайшее время в СССР за руль сядут миллионы водителей-новичков. По прогнозам к 1980 году только автолюбителей у нас будет около 18 миллионов, значительно пополнится и армия профессиональных шоферов. Если сопоставить эти факты, станет ясным, почему специалисты считают проблему подготовки и воспитания водителей проблемой номер один.

Степень подготовленности водителей вызывает, и справедливо, много нареканий. Но здесь следует различать по крайней мере две стороны дела: отсутствие у водителя определенных личных качеств, многие из которых медики называют психофизиологическими, и недостатки его профессионального мастерства, пробелы в навыках и умении. До недавнего времени все наши усилия направлялись главным образом на совершенствование методики обучения шоферов. Здесь и сейчас широкое поле деятельности. В частности, по строительству тренировочных автодромов, на которых можно было бы научить водителя тому, как выйти из «заноса», как избежать опрокидывания или тяжелых последствий в критической ситуации, и многому другому, без чего нельзя быть до конца уверенным в его надежности.

Правила правилами, но даже отличное знание их не гарантия от аварий. Если бы это было так, то люди, только что окончившие автошколу, у которых правила движения в памяти еще свежи, не попадали бы в беду. На деле же они-то и создают чаще аварийные ситуации. От неумения вовремя обнаружить и распознать опасность, быстро принять меры к ее устранению, правильно выбрать режим движения, экономно выполнить маневр. Для всего этого одной теории мало. Именно практическая сторона подготовки водителей должна сейчас стать главной в деятельности всех учебных организаций, и особенно автомотоклубов ДОСААФ, которые явятся основным звеном в обучении не только специалистов для армии и народного хозяйства, но и миллионов автолюбителей.

Необходимо наладить и специальный профессиональный отбор шоферов для той или иной работы. На первый взгляд, все водители находятся в одинаковых условиях, ездят по одним и тем же дорогам. Но это чисто внешнее представление. Управление машиной скорой помощи или автомобилем, доставляющим, скажем, продукты на дом, многоместным городским автобусом или индивидуальным «Москвичом» требует от водителя различных качеств, опыта, знаний и работоспособности, разной координации движений, реакции, зрительной памяти, устойчивости внимания и т. п. Мы же до сих пор при выдаче водительских

Над автомагистралью патрульный вертолет ГАИ.

прав руководствовались совершенно одинаковыми медицинскими критериями, что вряд ли правомерно. Инструкция по медосвидетельствованию лиц, которые хотят стать водителями, в этом смысле устарела и должна быть пересмотрена в самое ближайшее время. Надо определить требования не к водителям вообще, а к каждой их категории в отдельности. Несомненно, что такая профориентация скажется на безопасности движения самым непосредственным образом.

Конечно, многие беды на улицах и дорогах происходят не от незнания правил поведения, а от беспечности, небрежности, самонадеянности и водителей и пешеходов, то есть элементарной недисциплинированности. Повышать качество обучения и пропаганды безопасности движения, без всякого сомнения, надо и дальше. Но не менее важно настойчиво воспитывать в людях уважение к этим нормам, а тех, кто пренебрегает общественными интересами, заставить следовать им. В отношении нарушителей правил, особенно пьяниц, органы ГАИ будут и дальше занимать жесткую, непримиримую позицию.

Безопасность движения — проблема комплексная, и видеть причину дорожных происшествий только в просчетах водителя, в превышении скорости или, скажем, в невнимательности, значит не осознавать ее многогранности, не давать происходящему объективной, обоснованной оценки. К сожалению, наши усилия нередко не дают ожидаемого эффекта именно потому, что меры, при помощи которых мы пытаемся решить проблему, страдают односторонностью.

Безопасность движения во многом будет зависеть сейчас от автомобилестроителей и дорожников. «Все начинается с дороги», «Везет не конь — везет дорога». Можно вспомнить и другие из подобного рода истин, которые человек открыл для себя давно. Возможно, с появлением наземных транспортных средств на воздушной подушке эти афоризмы умрут. А сейчас дороги автомобилю нужны, и притом хорошие дороги. Без широкой сети благоустроенных дорог перевозка пассажиров и грузов автомобильным транспортом связана с очень большими издержками.

Пятилеткой намечена большая программа развития дорожной сети. Однако новые условия движения требуют не только увеличения протяженности дорог, но в первую очередь улучшения качества и строящихся, и уже существующих. Надо прямо сказать, что нынешние нормы в проектировании и строительстве автомобильных дорог во многом устарели. Дороги, как известно, строятся на десятилетия и, стало быть, всегда должны предвосхищать завтрашний день, далекую перспективу.

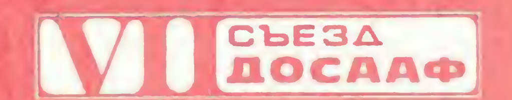
Стране нужны современные автомагистрали. При нынешних скоростях движения, при широком развитии междугородных перевозок обычные дороги на многих участках стали небезопасны. Каковы при возросшей плотности транспортного потока на дорогах основные причины происшествий? Прежде всего выезд на левую сторону и столкновение автомобилей из-за просчетов водителей при обгонах. Автомагистраль же с широкими разделительными полосами между направлениями движения почти исключает это. Почему так часты наезды на препятствия и опрокидывания машин с наступлением темноты? Оттого, что водители теряют видимость из-за слепящего света фар встречных автомобилей. На магистралях с самостоятельными проезжими частями, расположенными нередко и в разных плоскостях, такая опасность водителям угрожать не будет. Кроме этого, надо и фары устанавливать под таким углом, чтобы они освещали больше правую сторону, не ослепляя встречного водителя.

В комплексе «водитель — автомобиль — дорога» все требования к автомобилю до недавнего времени ограничивались его исправным техническим состоянием. Слов нет, исправность любого транспортного средства — залог безаварийной работы. Но для безопасности движения этого мало. Надо разделять два понятия — безаварийность и безопасность. Потому что это не одно и то же. Если конструктивно-технические параметры машины таковы, что даже при аварии исключают тяжелые ранения водителя и пассажиров, можно считать, что такой автомобиль обеспечивает безопасность.

Для безаварийной езды наши машиностроители сделали немало. Советские автомобили не уступают международным стандартам по основным техническим показателям. Что же касается безопасности, то здесь работы еще много.

В статье затронуты лишь некоторые стороны безопасности движения на дорогах. Проблема эта обширна и требует к себе повышенного внимания как ученых, специалистов, так и государственных органов. Она затрагивает все отрасли народного хозяйства, в ее решении самым непосредственным образом заинтересованы миллионы людей.

В заключение позвольте поздравить всех читателей журнала с Новым годом, пожелать им здоровья и новых успехов в труде во втором году пятилетки и выразить надежду, что журнал «За рулем», который, увеличив свой объем, предстает перед нами в новом качестве, поможет поднять на более высокий уровень и работу по пропаганде и распространению передового опыта в деле безопасности дорожного движения.



ОБОРОННОЕ

«Титульные» данные журнала — краткий текст, раскрывающий характер издания. «За рулем», — читаем мы, — ежемесячный научно-популярный спортивный журнал ордена Красного Знамени ДОСААФ СССР.

Принадлежность журнала к нашей массовой оборонной организации во многом определяет его содержание, направленность публикуемых материалов. И независимо от того, идет ли в них речь непосредственно о работе ДОСААФ или о нашей автомобильной технике, о правилах движения или автомотоспорте — все эти материалы имеют военно-прикладное значение, поскольку они воспитывают, учат водительскому делу, грамотному, умелому обращению с техникой. Иными словами, журнал имеющимися в его распоряжении средствами помогает оборонному Обществу осуществлять ленинскую идею о том, что каждый советский человек должен быть готов в любую минуту стать на защиту социалистического отечества, на защиту завоеваний социализма.

Первый номер «За рулем» в этом году выходит непосредственно после знаменательного события в жизни ДОСААФ — завершения его VII съезда. Редакция обратилась к заместителю председателя ЦК ДОСААФ генерал-майору С. И. ГРАЧЕВУ с просьбой рассказать, что представляет собой массовое добровольное оборонное Общество страны Советов в наши дни, с какими достижениями оно пришло к своему очередному, седьмому съезду.

Последнее пятилетие стало для ДОСААФ наиболее важным, можно сказать, поворотным этапом в его многолетней истории, восходящей к ленинскому Всевобучу и Осоавиахиму. Вся деятельность оборонного Общества в этот период была подчинена выполнению требований Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года о мерах по улучшению деятельности ДОСААФ, ставшего программным документом нашей работы на длительный период, и требований Закона СССР «О всеобщей воинской обязанности», который возложил на ДОСААФ новые ответственные задачи по подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах.

Пожалуй, самая примечательная особенность истекшего периода для организаций ДОСААФ — это повсеместное усиление партийного руководства их деятельностью, возросшее внимание и помощь со стороны советских и хозяйственных органов, Министерства обороны и Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота, это укрепление делового взаимодействия с комсомолом, профсоюзами, обществом «Знание», с творческими союзами, печатью, радио, телевидением.

Благодаря всему этому ДОСААФ добилось заметных результатов в своей патриотической работе. Общество окрепло организационно, выросло численно, значительно улучшило свое финансовое положение и упрочило материально-техническую базу.

В настоящее время ДОСААФ подлинно массовая военно-патриотическая организация советского народа, насчитывающая в своих рядах многие, многие миллионы рабочих, колхозников, служащих, учащихся. Только с 1966 года число членов Общества выросло на несколько миллионов человек. Заметно повысилась тяга молодежи к ДОСААФ — бóльшая часть комсомольцев состоит в его рядах.

ДОСААФ объединяет сегодня свыше 300 тысяч первичных организаций, многие из которых работают по-настоящему

КРАСНОЗНАМЕННОЕ

активно, привлекая трудящихся, особенно молодежь, к изучению основ военного дела, к занятиям военно-техническими видами спорта.

Задача, над которой с еще большей энергией должны трудиться комитеты ДОСААФ, состоит в том, чтобы превратить все первичные организации нашего Общества в подлинные центры оборонно-массовой работы.

Воспитание трудящихся в духе советского патриотизма и постоянной готовности к защите Родины — повседневная забота ДОСААФ. Она требует широкой пропаганды среди населения героических традиций советского народа и его Вооруженных Сил, пропаганды военных и военно-технических знаний.

Своей многогранной деятельностью ДОСААФ помогает Коммунистической партии осуществлять в наши дни бессмертный ленинский наказ народу — учиться военному делу настоящим образом.

Формы военно-патриотического воспитания применительно к деятельности ДОСААФ многообразны. Это и участие во Всесоюзном походе молодежи по местам боевой и трудовой славы советского народа, и лекционная работа, и различные массовые мероприятия — встречи, оборонные вечера, пробеги, эстафеты. Все, что пропагандирует героические подвиги, мужество и отвагу советских воинов в боях за Родину, воспитывает нашу молодежь.

Но не менее важно органически связывать эту пропаганду с современной жизнью нашей армии и флота, прививать молодежи любовь и уважение к Вооруженным Силам, стремление к овладению военным делом, военно-техническими знаниями, разъяснять требования Закона о всеобщей воинской обязанности и воспитывать у каждого молодого гражданина нашей страны сознание своего долга перед социалистическим Отечеством, личную ответственность за его защиту от империалистических агрессоров.

Организации ДОСААФ, активно участвуя в военно-патриотическом воспитании, используя для этого разнообразные формы, рассматривают себя как составную часть всех общественных сил, которые под руководством партийных органов ведут важную работу по воспитанию у советских людей высоких качеств строителей коммунизма, мужественных защитников нашей Родины. Поэтому многие мероприятия военно-патриотического характера комитеты и организации ДОСААФ проводят совместно с комсомолом, профсоюзами, обществом «Знание», военными комиссариатами, секциями ветеранов войны, командирами и политработниками воинских частей и соединений. В этом большом деле нельзя работать врозь. Практика как раз показывает, что наибольшая действенность мероприятий по военно-патриотическому воспитанию достигается в тех городах и районах, где они проводятся по единому плану, объединяющему усилия всех участвующих в них организаций. Примером тому могут служить многие районы и города Ровенской, Волгоградской, Брянской, Винницкой и ряда других областей.

Одна из самых ответственных задач, выполняемых ДОСААФ, — подготовка молодежи к службе в Вооруженных Силах. Решается она в основном по двум направлениям. Во-первых, путем подготовки из числа допризывной молодежи специалистов для армии и флота в учебных организациях ДОСААФ и, во-вторых, осуществлением учебно-методического руководства начальной военной подготовкой молодежи на учебных пунктах.

За время, прошедшее между двумя съездами, ДОСААФ немало сделало для того, чтобы наши Вооруженные Силы ежегодно получали достойное пополнение. Сеть учебных организаций оборонного Общества по сравнению с 1966 годом выросла на 30%. В них многие тысячи юношей овладевают знаниями по различным военно-техническим специальностям. ДОСААФ сегодня готовит парашютистов, шоферов, радистов, электромехаников и многих других технических специалистов.

Но подготовка к службе в армии имеет не только количественную, но и качественную сторону. В связи с сокращением сроков действительной военной службы резко возросла ответственность наших учебных организаций за подготовку специалистов для армии и флота. Из стен наших клубов должны выходить высококвалифицированные специалисты, способные в кратчайший срок освоить новейшую военную технику.

Присвоение многим клубам звания «образцового», вручение Красных знамен военных округов — свидетельство того, что ДОСААФ все более успешно решает эту ответственную задачу. Большинство юношей, обучающихся в клубах, сдают нормативы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины», многие становятся спортсменами-разрядниками.

Подготовка для народного хозяйства кадров массовых технических профессий, имеющих военно-прикладное значение, — важный раздел деятельности ДОСААФ.

Научно-техническая революция и осуществляемый на ее базе технический прогресс в нашей стране вызвали к жизни стремление широких масс трудящихся, особенно молодежи, к овладению основами технических знаний. Организации ДОСААФ, опираясь на развернутую сеть своих спортивно-технических клубов, кружков и курсов, значительно расширили подготовку специалистов, так или иначе связанных с изучением мотора, радиотехники и радиоэлектроники.

Чтобы представить себе масштабы этой работы, имеет смысл еще раз привести уже упоминавшиеся в журнале данные. Предшественник ДОСААФ — Осоавиахим в 1940 году подготовил около 20 тысяч шоферов, радистов, мотоциклистов и в 1941 году — 36 тысяч. Ныне в клубах, на курсах и в кружках Общества ежегодно готовится более миллиона различных специалистов. Сейчас с началом нового этапа автомобилизации резко возрастает подготовка водителей, в том числе автолюбителей, в системе ДОСААФ. Чтобы успешно справиться с этим объемом работы, еще больше расширяют сеть клубов и курсов. Их оснащают техникой, учебными и наглядными пособиями. Налажена подготовка инструкторов для проведения занятий — людей, обладающих необходимыми знаниями и опытом.

ДОСААФ осуществляет руководство развитием в стране военно-технических видов спорта: автомобильного, мотоциклетного, самолетного, вертолетного, парашютного, планерного, стрелкового, подводного, водномоторного и других. Эти виды спорта, требующие большого количества моторной и другой спортивной техники, воспитывают высокие волевые качества, знания и умение, столь необходимые для защиты Родины.

За последние годы военно-технические виды спорта обрели подлинную массовость. Достаточно сказать, что в V Всесоюзной спартакиаде участвовал 21 миллион человек. Число мастеров спорта возросло по сравнению с 1966 годом на 83 процента. Многие мировые и европейские рекорды принадлежат советским спортсменам-досаафовцам.

Говоря о делах ДОСААФ в наши дни, нужно назвать строительство учебных зданий, Домов военно-технической учебы, спортивных сооружений, которые ведет Общество почти в каждой области, крае, республике. Надо упомянуть об огромном парке учебной и спортивной техники, большом количестве зданий и сооружений, штатном аппарате комитетов. И все это содержится за счет собственных средств, без дотации из государственного бюджета, благодаря умелой организации хозрасчетной деятельности, проведению лотерей, выполнению финансовых планов.

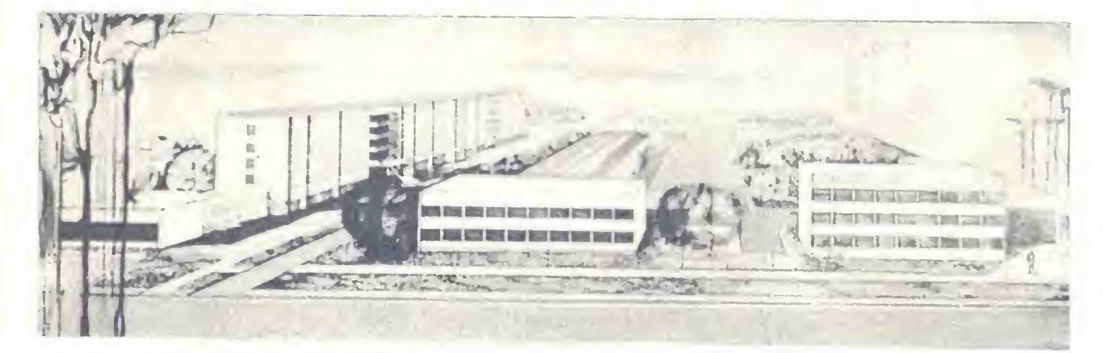
Вся многогранная деятельность Общества направлена к одной цели — активно содействовать укреплению обороноспособности страны и подготовке трудящихся к защите отечества. Она получила высокую оценку в Отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду партии. Товарищ Л. И. Брежнев отметил большое значение подготовки молодежи к защите Родины, которую проводят комсомол, Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту. Эта оценка вдохновляет нас на новые патриотические дела.

ПЯТИЛЕТКА

Каждый день мы узнаем о новых фактах трудового энтузиазма, успешном выполнении и перевыполнении производственных планов, высоком качестве выпускаемой продукции на заводах, в колхозах, на транспорте. Труженики городов и сел, вдохновленные решениями XXIV съезда КПСС, уверенно начинают новый, 1972 год — второй год девятой пятилетки. Осуществление намеченной съездом грандиозной программы созидательных работ является делом рук и разума всего советского народа. Именно в этом наша партия видит надежный залог дальнейшего укрепления экономического и оборонного могущества Родины.

Достойный вклад в дело повышения обороноспособности страны, военно-патриотического воспитания трудящихся вносит Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту. VII съезд ДОСААФ, состоявшийся в конце декабря 1971 года, подвел итоги этой важной и плодотворной деятельности оборонного Общества, наметил дальнейшие ее пути.

Что будет сделано комитетами, учебными, спортивными организациями ДОСААФ в девятом пятилетии? С таким вопросом редакция обратилась к нескольким ответственным работникам ДОСААФ. Вот что нам сообщили.



Таким после завершения строительства станет автомотоклуб в г. Шяуляе Литовской ССР.

Г. ТОМИЛИН, начальник отдела организационно-массовой работы ЦК ДОСААФ:

— ПОВЫШАТЬ РОЛЬ ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФ, укреплять их организационно, развивать инициативу их членов, добиваться, чтобы в первичных организациях, составляющих основу Общества, постоянно кипела жизнь, чтобы рабочие, колхозники, служащие, студенты, школьники в кружках, секциях, на курсах воспитывались в военно-патриотическом духе, приобщались к техническим знаниям, изучали мотор, автомобиль, мотоцикл, основы военного дела,— вот одно из важных направлений в деятельности ДОСААФ на ближайшие годы.

Как известно из материалов VII съезда Общества, с 1967 по 1971 гг. число членов ДОСААФ возросло на 42,6 процента. Только активистов-общественников более 9 миллионов. В текущем пятилетии будет повышаться роль общественного актива. Это залог успешной работы первичных организаций.

А. БОГАЧКИН, заместитель начальника управления военно-технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ:

— ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ, высокое качество обучения и идейного воспитания — к этому должны быть направлены в нынешнем пятилетии усилия комитетов, учебных организаций ДОСААФ, всей нашей общественности. За прошлые пять лет количество призывников, получающих технические специальности в учебных организациях Общества, выросло на 69 процентов, в их числе большой отряд водителей автомобилей.

В новом пятилетии намечается значительная перестройка учебного процесса — повышение методического мастерства преподавателей, применение технических средств обучения, оснащение автомотоклубов современными образцами учебной техники и оборудования, улучшение условий для отработки упражнений по техническому обслуживанию и вождению автомобилей.

Автомотоклубы сейчас перешли на новые программы подготовки водителей для армии. Эти программы значительно поднимают роль преподавателя. Отныне он будет проводить в группе все занятия, как теоретические, так и лабораторно-практические, то есть весь учебный процесс сосредоточивается в одних руках. Программа вносит дополнительные упражнения в практическое вождение. Основное внимание отводится вождению в сложных дорожных условиях, ночью, в колонне.

В целях совершенствования учебного процесса будут регулярно проводиться месячные сборы руководящего и преподавательского состава.

Многие клубы уже сейчас достигли высоких показателей. Средний балл успеваемости курсантов по стране — 4,22, а сдача экзаменов ГАИ с первого раза составила 92,3 процента.

В плане учтена и другая важная сторона деятельности оборонного Общества — подготовка технических специалистов для народного хозяйства, автолюбителей, мотоциклистов. Если после VI съезда ДОСААФ в клубах, школах, на курсах Общества получили права водителей-профессионалов, повысили классность, стали автолюбителями около 2,5 миллиона человек и обучились 2,3 миллиона мотоциклистов, то в текущем пятилетии эти цифры значительно возрастут.

Б. ЯКОВЛЕВ, начальник управления материально-технического обеспечения и капитального строительства ЦК ДОСААФ:

— КАПИТАЛЬНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ — НОВЫЙ РАЗМАХ — так можно вкратце сформулировать одну из задач, стоящих перед оборонным Обществом в текущем пятилетии по укреплению нашей материально-технической базы. За прошлые пять лет многое сделано в этом направлении. Сейчас нет ни одной республики или области, где бы не велось широким фронтом строительство автомотоклубов, Домов военно-технического обучения.

Пятилетним планом на капитальное строительство учебных зданий ДОСААФ предусмотрено увеличить капиталовложения в 1,5 раза и построить 700 объектов, в том числе 153 автомотоклуба и здания для других учебных организаций, 95 областных и 106 районных Домов военно-технического обучения.

Уже в 1971 году сдано в эксплуатацию

ДОСААФ

190 объектов. Новые учебные здания, гаражи, мастерские получили досаафовские организации в Северодвинске, Барнауле, Белгороде, Владимире, Куйбышеве, Щекине, Молодечно, Семипалатинске. В стадии строительства автомотоклубы во многих городах РСФСР, Украины, Белоруссии и других республик.

Вот один из них — в г. Шяуляе Литовской ССР. Строители уже сдали первую очередь этого прекрасного комплекса, который в недалеком будущем станет одним из лучших. В трехэтажном корпусе разместятся общежитие и столовая, два учебно-производственных здания будут оснащены современным оборудованием. В перспективе—это учебный центр по переподготовке и усовершенствованию преподавательского состава.

М. СТЕГАНЦЕВ, начальник управления ЦК ДОСААФ по проведению лотереи:

— ЛОТЕРЕИ ДОСААФ — ДЕЛО ПАТРИОТИЧЕСКОЕ. Участвуя в них, миллионы советских граждан, члены нашего Общества помогают тем самым дальнейшему усилению оборонно-массовой работы, укреплению обороноспособности страны.

Действительно, наши лотереи стали важным источником обновления материально-технической базы, финансирования оборонно-массовой и спортивной работы. За предыдущую пятилетку на доходы от них построены сотни Домов военно-технического обучения и других объектов, приобретено много учебной техники, оборудования.

Цифры красноречиво, говорят о популярности лотерей. Так, на 1 июля 1971 года билетов по всем предыдущим шести лотереям было продано на сумму более 393 млн. рублей.

С января 1972 года в стране начинается распространение билетов седьмой лотереи ДОСААФ. Как и предыдущая, она подразделяется на два выпуска, каждый на сумму 40 млн. рублей. Однако лотерея второго года пятилетки имеет существенные отличия. Во-первых, вдвое увеличено количество выигрышей — в двух выпусках их будет 7 200 000. Во-вторых, впервые в них разыгрывается 320 автомобилей «Волга» ГАЗ-24. Предусмотрено повышение денежного вознаграждения общественным распространителям билетов. Оно установлено в размере 2 процентов от суммы проданных билетов, вместо прежних 1,5.

Успешное проведение седьмой лотереи будет существенным вкладом в дальнейшее укрепление оборонного Общества.

Л. ЧИСТЫЙ, начальник организационно-планового отдела по военно-техническим видам спорта ЦК ДОСААФ:

— ЗАНЯТИЯ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ВИДАМИ СПОРТА — важная составная часть подготовки молодежи к обороне Родины. В девятой пятилетке на новую ступень поднимется автомотоспорт: расширится календарь соревнований, намного увеличится число их участников, значительно пополнится когорта спортсменов-разрядников. Планируется одних только мастеров спорта подготовить около четырехсот и свыше шестисот кандидатов в мастера по автоспорту, и соответственно триста пятьдесят и более пятисот — по мотоспорту.

Более 80 мастеров спорта и 140 кандидатов в мастера спорта должны подготовить автомоделисты. Значительно расширится сеть детско-юношеских спортивно-технических школ по автомотоспорту.

Войдут в строй новые спортивные комплексы. В 1973 году намечено начать сооружение одного из них в Минске. Будут построены автомотоклуб, автодром, авиамодельный и автомодельный кордодромы, трибуны на 10 000 мест, кафе, гараж для автомобилей и другие вспомогательные помещения. В эти же сроки планируется заложить автодром в Краснодаре, мототрек в Сызрани.

В 1972 году предполагается ввести в действие строящийся сейчас мотодром в Баку, а в следующем сезоне — мотодром в Киеве. Это спортивные комплексы, состоящие из ряда сооружений. Так, в столице Украины будут мототрек, две трибуны по пять тысяч мест, спортивный павильон, гостиница, столовая.

П. КУРИЛЕНКО, начальник планово-производственного отдела республиканского комитета ДОСААФ Украины:

— РЕЗКО УВЕЛИЧИТЬ ВЫПУСК ПРОДУКЦИИ — в этом видят свою задачу коллективы предприятий ДОСААФ нашей республики. Намечено начать в 1972 году строительство двух заводов — в Киеве, главной продукцией которого станут автотренажеры, и в Гадяче, где будут производить разрезные двигатели, агрегаты, запасные части для оснащения автомотоклубов.

Значительно возрастет в общем балансе вес мастерских республиканского и областного подчинения. В основном они будут специализироваться на капитальном ремонте мотоциклов всех моделей. Увеличится выпуск готовой продукции на Крымском промкомбинате, в Одесской, Харьковской мастерских и на Киевском промкомбинате.

А. ЗАБОЛОЦКИЙ, главный инженер Латвийского производственного комбината ДОСААФ:

— РАСШИРИТЬ НОМЕНКЛАТУРУ, УЛУЧШИТЬ КАЧЕСТВО ПРОДУКЦИИ — таковы наши планы. Основной вид продукции комбината — защитные шлемы для мотоциклистов. 137 тысяч таких шлемов уже выпущено в 1971 году. В номенклатуре изделий остаются наглядные пособия, осветительная арматура. Новый вид продукции, рассчитанный на пятилетку,— дорожные знаки из стеклопластика. Производство их налаживаем по заказу МВД СССР, первую партию — 5 тысяч уже изготовили. Качество изделий получило высокую оценку. За пятилетие комбинат должен увеличить количество выпускаемой продукции на 68 процентов.

Введены в строй в 1971 году.
Дом военно-технического обучения в г. Зеленодольске Татарской АССР (слева).

Учебный корпус автомотоклуба в поселке Суровикино Волгоградской области (справа).

Среди новогодних мероприятий известную популярность в газетах и журналах приобрели интервью. Не считая нужным более обходить эту признанную форму общения с читателями, редакция «За рулем» обратилась к четырем представителям своей двухмиллионной аудитории с тремя вопросами:

1. Какую роль играет автомобиль в вашей жизни?

2. Припомните интересный случай из вашей водительской практики.

3. Ваши новогодние пожелания коллегам-читателям.

Ответы — на этой странице, а также на страницах 19, 20, 31 и 39.

НАШИ НОВОГОДНИЕ ИНТЕРВЬЮ *

ИВАН СУВОРОВ

старший мастер практической езды Московского городского автомотоклуба ДОСААФ

1.

Своей машины не имею, и в то же время у меня их много. Так что я, наверное, «богаче» любого шофера и автолюбителя. У меня, можно сказать, целая колонна учебных автомобилей. На одном из них я сам обучаю молодых пареньков, будущих военных водителей, будущих шоферов. Для меня, как и для каждого инструктора вождения, машина, если хотите, — средство продолжения рода, нашего шоферского рода. И конечно, я стремлюсь, чтобы наследники хорошо развивались. Приходят ребята, уже изучившие машину у других преподавателей.

Надо, чтобы курсант к экзаменам чувствовал себя за рулем почти как профессионал. И главное здесь не в том, чтобы вызубрить, что и как делается, а в том, чтобы все это выполнять как бы автоматически. Вот тут и требуется передать все, что умеешь, своему ученику.

2.

Бывало всякое, но забывалось. А вот то, что произошло в 1943 году, запомнил. Служил я тогда танкистом, механиком-водителем. Наш отдельный танковый полк только что вышел из боев для пополнения техникой. Вдруг вызывают меня в штаб и говорят: Суворов, поскольку ты на ЗИС-5 ездил, срочно садись за руль, подбросишь снаряды артиллеристам. Собралась небольшая колонна. Загрузились, и на артпозиции. Они обосновались на высоте. Противник мины кидает. Стараемся проскочить побыстрее и подтянуть машины к нашим орудиям. Но вот беда: высотка обледенела (как раз перед этим первые морозы ударили), колеса скользят. Только чуть-чуть выползешь, тебя назад тянет, хоть караул кричи. И тут меня осенило: а что если задним ходом? Ведь задняя передача самая сильная. Развернулся, попробовал. Тянет, в общем, медленно, но карабкаюсь вверх. И, представьте, подал машину прямо на батарею. Так же поступили и другие водители. Снаряды, которых так ждали артиллеристы, были доставлены в срок.

3.

Хочу обратиться с пожеланием прежде всего к тем, кто свою водительскую биографию начнет словами «1972 г. рождения»: хороших вам дорог! А коллегам-инструкторам и преподавателям желаю подготовить отличных шоферов для нашей армии.

На призы журнала „За рулем"

Наступил новый спортивный сезон. Среди многочисленных наград, которые ждут победителей автомобильных и мотоциклетных соревнований, есть и призы, учрежденные редакцией журнала «За рулем». Первым из них привлечет к себе внимание хрустальный кубок «Космос» — для сильнейшей команды зимнего мотобольного турнира. Пока он хранится у спортсменов зеленокумской «Молнии», которые в прошлом году на заснеженном поле стадиона «Машиностроитель» в Москве выиграли финальный матч и стали победителями соревнований.

В январе начнется борьба и за «Трофей заводов». Первые заявки на него внесут участники чемпионата Советского Союза в гонках на ипподроме. Итоги минувшего розыгрыша «Трофея» публикуются на этой странице журнала.

В прошлом году по инициативе «За рулем» состоялись военизированные однодневные соревнования владельцев личных мотоциклов. Наши призы получили победители районных соревнований в городе Крымске Краснодарского края, первенства Российской Федерации, проходившего там же, и Всесоюзных соревнований, которые состоялись в сентябре в Минске и завершились победой мотолюбителей Российской Федерации. Состязания владельцев личных мотоциклов вновь внесены в спортивный календарь. К концу года мы сообщим читателям имена тех, кто завоюет призы журнала.

Интересная борьба ожидается в розыгрыше наших традиционных кубков. Юным водителям Московского городского Дворца пионеров и школьников снова предстоит отстаивать переходящий приз журнала, завоеванный в прошлом году на Всесоюзных соревнованиях школьников-автомобилистов в Харькове. Очередная встреча юных водителей состоится в Минске.

Осенью станут известны обладатели еще двух призов. Один из них — Кубок дружбы спортсменов социалистических стран сейчас находится у картингистов Чехословакии, которые в прошлом году впервые одержали победу в этих популярных соревнованиях.

Остается назвать самый давний наш приз — Кубок СССР по мотоболу, учрежденный редакцией еще в 1963 году. Как и обычно, розыгрыш его завершит спортивный сезон среди мотоболистов.

АЗЛК—ПЕРВЫЙ ОБЛАДАТЕЛЬ «ТРОФЕЯ ЗАВОДОВ»

Развитие автомобильного спорта немыслимо без современной техники. В свою очередь, участие в соревнованиях приносит неоценимую пользу при создании более совершенных машин. Естественно, и это подтверждается мировой практикой, что ведущие автозаводы неизменно уделяют серьезное внимание работам по гоночным и спортивным автомобилям, подготовке серийных машин для участия в ралли, кроссах, кольцевых гонках.

С целью стимулировать интерес к автоспорту на автозаводах страны редакция учредила в 1971 году переходящий приз «Трофей заводов». Он присуждается ежегодно (см. «За рулем», 1971, № 2) коллективу предприятия, набравшему наилучшую сумму очков, вычисляемую по специальной шкале, в шести чемпионатах страны.

После первенства СССР по ралли, завершившего спортивный сезон, редакция провела окончательный подсчет и определила места, занятые коллективами предприятий. «Трофей заводов» присужден Московскому заводу имени Ленинского комсомола, чьи спортсмены успешно выступили на «москвичах» в пяти первенствах СССР и набрали 91 очко. Две золотые и две серебряные медали — немалое достижение гонщиков завода.

На второе место с 36 очками вышел Волжский автозавод. Его автомобили «Жигули» были выставлены на четыре первенства страны. Кроме того, на чемпионате СССР по кольцевым гонкам дебютировали гоночные машины «Эстония-16М-Жигули», снабженные форсированными двигателями от ставшей уже популярной малолитражки. Коллектив ВАЗа, таким образом, несмотря на свою молодость, уже показал, насколько серьезен его интерес к автоспорту.

На третье место (35 очков) вышел Горьковский автозавод.

Большого успеха добился Ижевский завод. В прошлом году автомобили этого молодого предприятия одержали первые победы в международных соревнованиях, отлично показали себя раллисты и в первенстве СССР. Отмечая большую работу, проведенную Ижевским заводом в области автоспорта, мы видим связь его успешных стартов за рубежом с общим четвертым местом (33 очка), занятым в розыгрыше «Трофея».

Таллинский авторемонтный завод, главный в нашей стране поставщик гоночных автомобилей для спортивных клубов и секций, вышел с 30 очками на пятое место. Его небольшой коллектив, который более десяти лет отдает много сил и энергии созданию скоростных машин, потеснил в таблице розыгрыша «Трофея» такие предприятия, как ЗАЗ (19 очков, шестое место) и УАЗ (8 очков, седьмое место).

Итак, «Трофей заводов» обрел первого хозяина. В торжественной обстановке он был вручен представителю администрации АЗЛК. Директор завода награжден почетным дипломом. Волжский и Горьковский заводы получили дипломы.

Начинается новый спортивный сезон. Условия розыгрыша «Трофея» остаются неизменными. Ожидаем, что в борьбу за него ныне включится больше заводов.

БОГАТЫЙ УРОЖАЙ «КОМЕТЫ»

Последний официальный матч по мотоболу в минувшем спортивном сезоне. Конечно же это финал Кубка СССР — встреча особенная, волнующая, которую с нетерпением ждут тысячи любителей мотоциклетного спорта. Почетный приз, учрежденный редакцией журнала «За рулем» еще в 1963 году, ныне разыгрывался в девятый раз. Его оспаривали 32 команды, но только двум — полтавскому «Вымпелу» и элистинской «Комете» удалось провести все предварительные игры без поражений и выйти в финал.

В кубковых матчах нет слабых и сильных. Успех приходит к тому, кто в одном поединке сумеет лучше мобилизовать всю свою волю, свое умение. И не важно, что в финале встречались «Вымпел», занявший только пятое место во всесоюзном первенстве, и «Комета» — чемпион Советского Союза, сильнейший клуб Европы. Их шансы были примерно равны.

В некотором отношении положение украинской команды оказалось даже предпочтительнее. Она получила мощную поддержку нескольких тысяч полтавчан, которые с самого утра стали прибывать на автобусах в Днепродзержинск на местный стадион «Победа», где проводился финальный матч. И сразу же трибуны покрылись многочисленными лозунгами, призывающими «Вымпел» отдать все силы победе. А чтобы у любимой команды было хорошее настроение, не забыли и о юморе. Вот что было написано на одном из плакатов: «Говорила теща: «Зять, не пора ли Кубок взять?»

Переполненные трибуны, отличный зеленый газон поля, много фотокорреспондентов, представителей радио, телевидения, кинохроники — все это создавало приподнятую, праздничную атмосферу. Да и игра удалась на славу — быстрая, техничная, с множеством острейших моментов. Словом, настоящий кубковый поединок. «Комета» действовала превосходно: ее форварды забили шесть мячей. Но и украинские мотоболисты не складывали оружия до самого финального свистка. Под занавес матча им удалось провести в ворота чемпионов два гола. Со счетом 6:2 победу одержала «Комета», завоевав, таким образом, все призы, которые существуют в мотоболе, — золотые медали чемпионов, Кубок Европы и Кубок СССР — Кубок журнала «За рулем».

40 ЛЕТ В СТРОЮ

ГАЗ-66 (с 1964 г.). Современная машина повышенной проходимости, которая заменила ГАЗ-63.
2000; 8—4254; 115—3200—6,7; 8—6,83; 4×4; 5655—2342—2440; 12,00—18; 3470—95—40.
(См. стр. 10.)

ГАЗ-53А (с 1965 г.).
В 1964 году завод начал производство 3-тонного грузовика ГАЗ-53 (после модернизации — ГАЗ-53А).
4000; 8—4254; 115—3200—6,7; 4—6,83; 4×2; 6395—2380—2200; 8,25—20; 3250—86—29,5.

ГАЗ-13 «ЧАЙКА» (с 1959 г.). Более совершенная модель, сменившая ГАЗ-12.
7; 8—5526; 195—4400—8,5; 3—3,38; 4×2; 5600—2000 — 1620; 2100—160—21.

ГАЗ-24 «ВОЛГА» (с 1970 г.). Комфортабельный легковой автомобиль среднего класса.
5; 4—2445; 98—4500—8,2; 4—4,10; 4×2; 4735—1800—1490; 7,35—14; 1400—145—14.

Здесь был пустырь. Ничто не нарушало его покоя — окраины промышленного Нижнего Новгорода еле виднелись, а соседние деревни Монастырка и Карповка вели тихую жизнь. Пустырь «не догадывался», какое будущее его ждет. 13 августа 1929 года он превратился в шумную строительную площадку, а 2 мая 1930 года на ней был заложен первый камень автомобильного гиганта, рассчитанного на ежегодный выпуск 100 тысяч грузовых и легковых машин.

В ударные сроки вчерашние деревенские мужики возвели просторные цехи, которые оснастились новейшей техникой, и 29 января 1932 года, ровно сорок лет назад, с конвейера новорожденного предприятия была снята его первая продукция — грузовики ГАЗ-АА. В декабре начался выпуск и легковых машин ГАЗ-А.

Вся страна, которая в этом году отмечает юбилей — 50-летие со дня образования Союза ССР, шла вперед семимильными шагами. В 1932 году ГАЗ изготовил около 10 тысяч машин, а через шесть лет, в 1938 году — уже 140 тысяч.

В годы Великой Отечественной войны Горьковский завод, не прекращая выпуска автомобилей, снабжал фронт машинами специального назначения, вооружением. После победы он одним из первых, в 1946 году освоил новые модели, неустанно разрабатывая более совершенные конструкции.

За минувшую пятилетку выпуск автомобилей по сравнению с 1965 годом увеличился в полтора раза. Горьковчане в эти годы добились не только количественного роста. Они освоили две новые модели — ГАЗ-52 и ГАЗ-24. Полный переход на новую «Волгу» был осуществлен в июле 1970 года всего за один день. А год спустя, 31 июля 1971 года с конвейера сошел уже 50-тысячный автомобиль ГАЗ-24.

Большие и почетные задачи стоят перед Горьковским автомобильным в девятой пятилетке. В соответствии с планом развития народного хозяйства страны на 1971—1975 годы производство грузовиков возрастет почти в полтора раза. Немалая доля этого прироста приходится на 2,5-тонные и 4-тонные машины ГАЗ. Поэтому уже сейчас развернута реконструкция завода. В частности, сооружается корпус шасси грузовиков площадью около 200 тысяч квадратных метров, строятся филиалы в Арзамасе и Чернигове.

Одновременно с расширением производства предстоит модернизировать одну из базовых моделей, ГАЗ-53А, освоить новую «Волгу» «универсал».

Славный путь прошел за 40 лет коллектив горьковских автостроителей. Его трудовые успехи высоко оценены страной. Завод награжден двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени. Сегодня, в день сорокалетия мы от имени читателей горячо поздравляем юбиляра.

Здесь и на предыдущей странице представлены основные модели грузовых, легковых машин, автобусов и вездеходов, на радиаторах которых стояла и стоит марка «ГАЗ». На счету славного коллектива за его сорокалетнюю историю такое множество модификаций автомобилей, что даже для краткой характеристики их потребовалась бы целая книга. Поэтому мы выбрали наиболее типичные и интересные образцы из всей продукции завода.

В подписях к «портрету» каждого автомобиля вы встретите несколько строчек цифр. Вот что они обозначают: число мест или грузоподъемность (кг); число цилиндров двигателя — рабочий объем (см^3); мощность (л. с.) — число об/мин — степень сжатия; число передач — передаточное число главной передачи; колесная формула; длина — ширина — высота (мм); размер шин, снаряженный вес (кг) — скорость (км/час) — эксплуатационный расход топлива (л/100 км).

1—2. ГАЗ-АА (1932—1938 гг.) и ГАЗ-ММ (1938—1950 гг.). Это первая модель Горьковского автозавода. В 1938 году она модернизирована, а в 1947 ее производство передано на Ульяновский автозавод. Здесь рядом с ГАЗ-АА вы видите ГАЗ-ММ (данные, которыми он отличается от ГАЗ-АА, приведены в скобках) выпуска 1943 года.

1500; 4—3285; 42(50) — 2600(2800) — 4,2 (4,6); 4—6,67; 4×2; 5335—2040—1070; 6,50—20; 1810—70—20,5.

3—4. ГАЗ-ААА (1934—1945 гг.) и ГАЗ-60 (1938—1942 гг.). Оба грузовика повышенной проходимости созданы на базе ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ. На шасси ГАЗ-ААА завод строил также (в 1936—1945 гг.) штабные автобусы ГАЗ-05-193. В скобках приведены данные полугусеничного ГАЗ-60.

2000(1200); 4—3285; 50—2800—4,6; 8—7,4(6,6); 6×4 (4×2); 5335—2040(2360)—1970(2100); 6,50—20; 2475(3520)—65(35)—25(57).

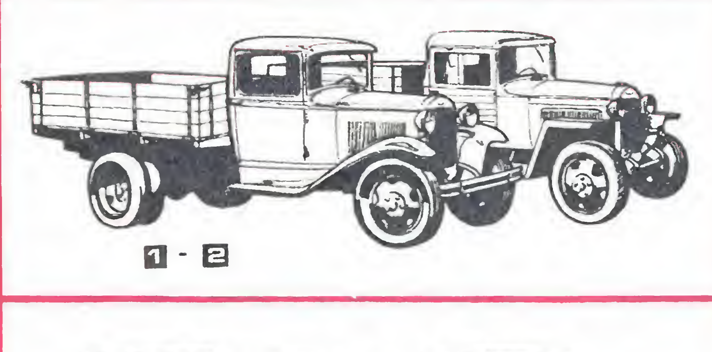
НА КОНВЕЙЕРЕ ГАЗ-52-03 (с 1966 г.). Эта машина в производственной программе завода постепенно вытесняет ГАЗ-51А.

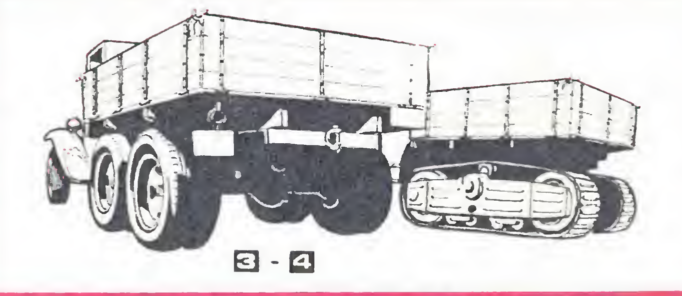
2500; 6—3485; 75—2800—6,2; 4—6,67; 4×2; 6395—2380—2190; 7,50—20; 2815—70—25.

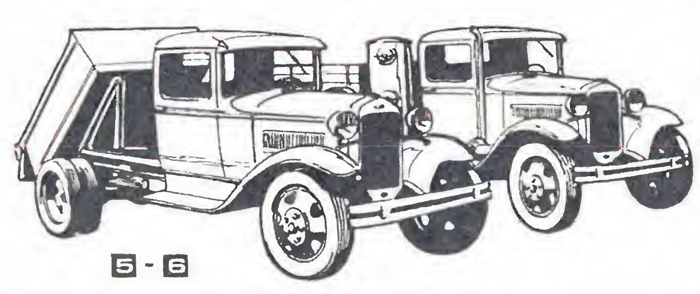
5—6. ГАЗ-42 (1939—1942 гг.) и ГАЗ-410 (1936—1946 гг.). Модификации моделей «АА» и «ММ»: газогенераторный грузовик (ГАЗ-42) и самосвал (ГАЗ-410).

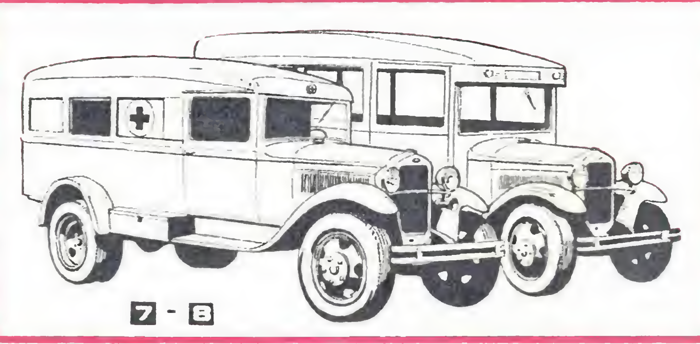
ГАЗ-42: 1200; 4—3285; 30—2400—6,5; 4—7,50; 4×2; 5335—2040—1970; 6,50—20; 2050—50—60 (кг древесных чурок).

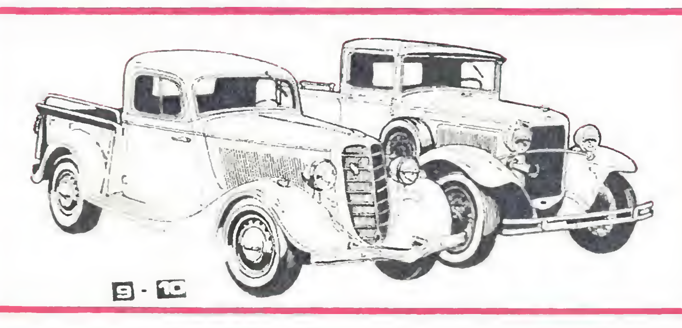
ГАЗ-410: 1200; 4—3235; 50—2800—4,6; 4—6,67; 4×2; 4670—1960—1970; 6,50—20; 1920—70—21.

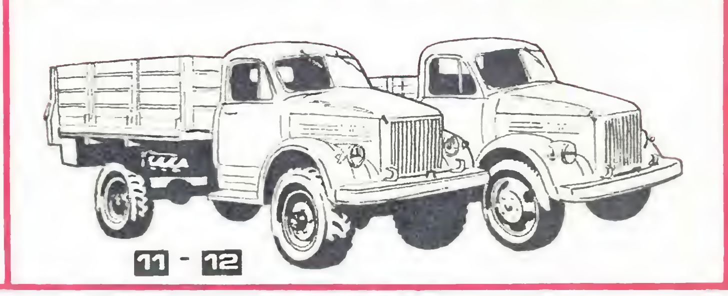




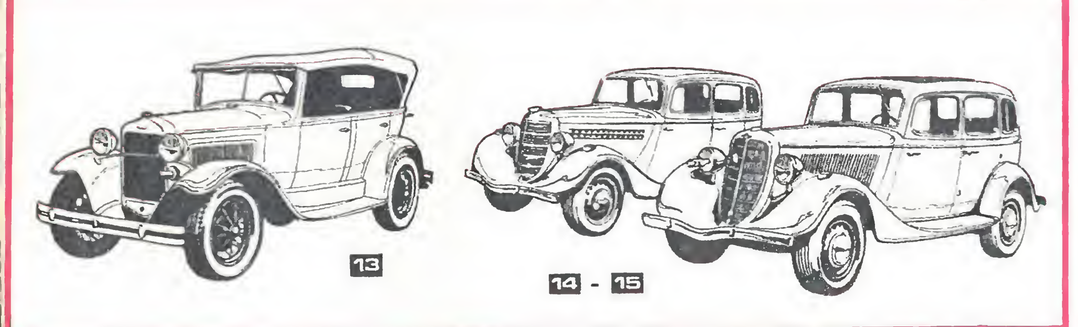


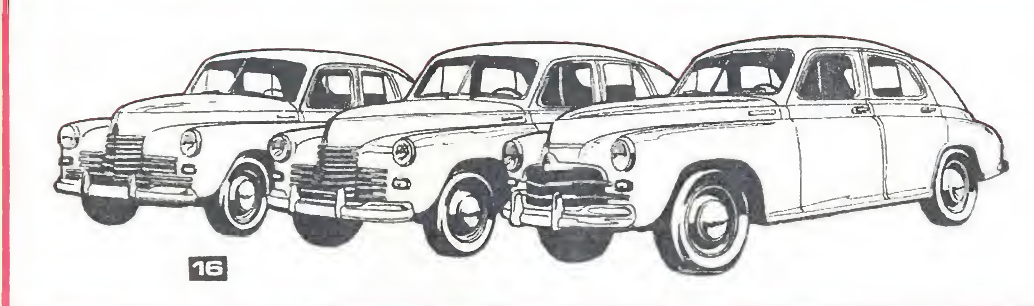


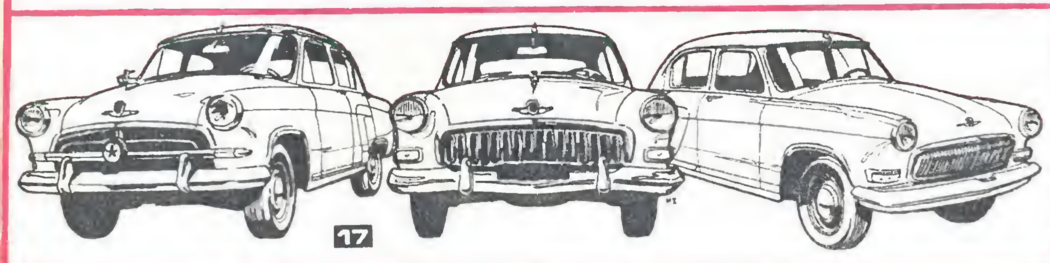


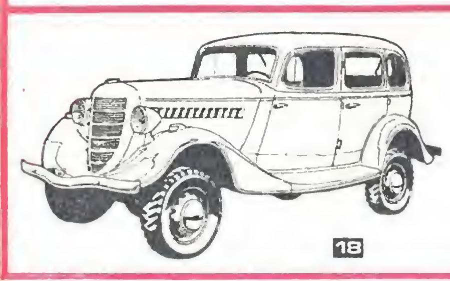


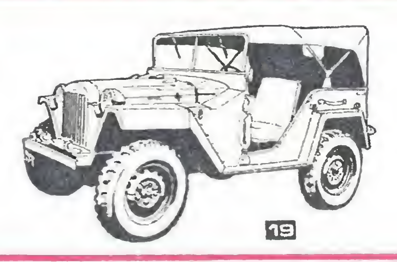
40 ЛЕТ В СТРОЮ

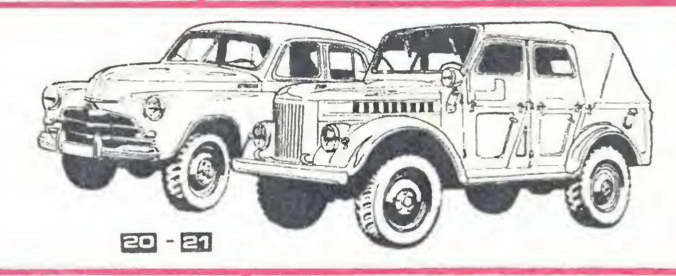












7—8. ГАЗ-03-30 (1933—1948 гг.) и ГАЗ-55 (1938—1945 гг.). Санитарный и обычного назначения автобусы на шасси модели «ММ». Ниже в скобках приведены отличающиеся данные по ГАЗ-55.

17(10); 4—3285: 50—2800—4,6; 4—6,67; 4×2: 5300 (5425) — 2100(2040)—2530(2340); 6,50—20; 2270 (2370)—70—20.5.

9—10. ГАЗ-4 (1933—1937 гг.) и ГАЗ-М-415 (1939—1941 гг.). На шасси легковых моделей завод выпускал эти пикапы для перевозки почты, мелких партий грузов. Отличающиеся данные по ГАЗ-М-415 приведены в скобках.

400; 4—3285; 42(50)—2200(2800)—4,2(4,6); 3—3,78(4,44); 4×2; 4080(4580)—1710(1770)—1825(1750); 5.50—19(7,00—16); 1120(1370)—90—12(14,5).

11—12. ГАЗ-51 (1946—1955 гг.) и ГАЗ-63 (1948—1968 гг.). После модернизации в 1955 году базовая модель получила индекс «51А» и находится на производстве по сей день. На базе ГАЗ-51 выпускались самосвалы ГАЗ-93 (с 1948 года) и седельные тягачи ГАЗ-51П (с 1956 года). Ниже отличающиеся данные по автомобилю повышенной проходимости ГАЗ-63 указаны в скобках.

2500(2000); 6—3485; 70—2800—6.2; 4(8)—6,67(7,60); 4×2 (4×4); 5525—2200—2130 (2245); 7,50—20(10,00—18); 2230(3200)—70(65)—26,5(29).

13. ГАЗ-А (1932—1936 гг.). Первая легковая модель Горьковского завода.

5; 4—3285; 42—2200—4.2; 3—3,78; 4×2; 3875—1710—1780; 5,50—19; 1080—90—12.

14—15. ГАЗ-М1 (1936—1943 гг.) и ГАЗ-11-73 (1940—1941 гг. и 1945—1948 гг.). В 1940 году машина получила шестицилиндровый двигатель и новую облицовку радиатора. До Великой Отечественной войны обе модели выпускались параллельно. Данные для шестицилиндровой модели (ГАЗ-11-73) приведены в скобках.

5; 4(6)—3285(3485); 50(76)—2800(3400)—4,6(5,7); 3—4,44; 4×2; 4625—1770—1775; 7,00—16; 1370(1455)—105(110)—14,5(17).

16. ГАЗ-М20 «ПОБЕДА» (1946—1958 гг.). Эта первая послевоенная модель горьковчан отличалась смелым архитектурным решением кузова. На рисунках представлены «победы» первых выпусков и модели 1949 и 1955 годов. До 1953 года «Победа» выпускалась с кузовом «кабриолет».

5; 4—2112; 52—3600—6.2; 3—5,125; 4×2; 4665—1695—1640; 6,00—16; 1460—110—13,5.

17. ГАЗ-21 «ВОЛГА» (1956—1970 гг.). Автомобиль «Волга» за 14 лет, которые он находился в производстве, неоднократно модернизировался. Ниже приведены данные модели «21Р» (1965—1970 гг.).

5; 4—2445; 75—4000—6,7; 3—4,55; 4×2; 4810—1800—1620; 6,70—15; 1450—130—13.

18. ГАЗ-61 (1941 г.). Эта модель по существу была шестицилиндровой «эмкой» с обеими ведущими осями. В годы войны ГАЗ-61 применялся как командирский автомобиль.

5; 6—3485; 85—3600—6.5; 4—4,44; 4×4; 4670—1770—1905; 7,00—16; 1570—107—17.

19. ГАЗ-67Б (1943—1953 гг.). Скомплектованный из агрегатов машин ГАЗ-61 и ГАЗ-М1, выносливый и безотказный ГАЗ-67Б хорошо зарекомендовал себя в трудные военные годы.

4; 4—3285; 54—2800—4,6; 4—4,44; 4×4; 3350—1685—1700; 6.50—16; 1320—90—15.

20—21. ГАЗ-69 (с 1953 г.) и ГАЗ-М72 (1955—1957 гг.). ГАЗ-69 пришел на смену ГАЗ-67Б. Позже на его шасси был установлен кузов автомобиля ГАЗ-М20В «Победа», и такая машина получила индекс ГАЗ-М72 (ее данные приведены в скобках). Производство ГАЗ-69 и его модификации ГАЗ-69А в 1956 году полностью переведено на Ульяновский автозавод.

8(5): 4—2112; 52—3600—6,5; 6—5,125; 4×4: 3850(4665)—1850(1695)—2030(1790); 6.50—16; 1525(1669)—90—16,5.

22. ГАЗ-12 (1950—1959 гг.). Параллельно с «Победой» завод в 1950 году наладил производство этого легкового автомобиля более высокого класса. Кроме базовой модели выпускалась ее модификация ГАЗ-12Б, автомобиль скорой медицинской помощи (до 1960 года).

6; 6—3485; 90—3600—6,7; 3—4,55; 4×2; 5530—1900—1650; 7,00—15; 1940—125—18.

23. ГАЗ-22 (1962—1970 гг.). На базе «Волги» выпускалась ее модификация с грузо-пассажирским кузовом «универсал», которая снабжалась шинами 7,10—15, весила 1545 кг и могла перевозить пять человек или двух человек и 400 кг груза. Одновременно с ГАЗ-22 выпускались и ее разновидности ГАЗ-22Б, ГАЗ-22Д и ГАЗ-22Е — машины скорой помощи.

Конкурс профессионального мастерства

„ЭФФЕКТИВНЫМИ ФОРМАМИ УЧАСТИЯ МОЛОДЕЖИ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ СТАЛИ КОНКУРСЫ ПО ПРОФЕССИЯМ...“

Из Постановления ЦК КПСС „О дальнейшем улучшении организации социалистического соревнования“

Когда «Волга», преодолев извилистую с крутым подъемом трассу, пересекла белую черту, завершающую «скоростной подъем», судья объявил: «52.8 секунды!» Это было пока лучшее время дня, и многие находившиеся здесь, на финише, бросились поздравлять таксиста из Грузии Т. Кадагашвили. И конечно, посыпались вопросы: на каких передачах ехал, как действовал на поворотах... В них чувствовался не только и не столько спортивный интерес (хотя дело и происходило на соревнованиях), сколько чисто профессиональный, продиктованный стремлением познать «секреты» вождения. Ведь кому из шоферов не приходилось встречать в повседневной работе такие трудные дороги!

Можно без преувеличения сказать, что каждое из испытаний, которые довелось пройти финалистам первого Всесоюзного конкурса профессионального мастерства водителей — будь то скоростной подъем, экзамен по устройству, техническому обслуживанию автомобилей и правилам движения или состязания по фигурному и экономичному вождению, явилось хорошей школой передового опыта. В этом смысле неоценимую пользу принесли предварительные туры, действие которых начиналось на транспортных предприятиях, а затем продолжалось в областном, краевом, республиканском масштабах.

Всесоюзный финал длился четыре дня. На него съехались сто пятьдесят три лучших водителя страны. Все союзные республики, а также Москва и Ленинград выставили сборные команды по девять человек. И что характерно, подавляющее большинство участников — это спортсмены-разрядники, кандидаты в мастера спорта. В сборную Российской Федерации входил таксист из Новосибирска Ю. Джумма, второй призер Всероссийских соревнований по автомногоборью 1970 года, а в команде Украины был бригадир шоферов тяжеловесных поездов из Житомира Герой Социалистического Труда В. Цырюк. Он, можно сказать, ветеран автодвоеборья: в первых Всесоюзных соревнованиях, состоявшихся в 1963 году, Цырюк поднялся на высшую ступень пьедестала почета.

Не случайно и то, что лидировали в финале сборные, составленные из опытных спортсменов. Вот вам еще одно убедительное подтверждение: спорт, соревнование, стимулируя стремление к постоянному совершенствованию мастерства, обогащает профессию, развивает в человеке качества, нужные для производительного труда.

Кто же они, победители первого Всесоюзного конкурса водителей, организованного Центральным комитетом профессионального союза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог и газетой «Труд»? Переходящий приз завоевала сборная Российской Федерации, за ней идут команды Эстонии и Украины. Высокого звания лучшего водителя страны в классе «волг» удостоился Ю. Джумма, на втором и третьем местах москвичи Р. Сейфетдинов и Н. Кирпичников. Молодой таллинский шофер Т. Тоомсаар первенствовал в классе машин ЗИЛ-130, вторым здесь стал А. Тарасов из Казани, а третьим — водитель из Днепропетровской области А. Козлов. Конкурс должен был дать ответ и на вопрос, кто станет лучшим водителем автобуса. Среди выступивших на ЛиАЗе право подняться на высшую ступеньку пьедестала почета завоевал рижанин П. Лавренов, на второй — литовский водитель Б. Абложевичус, на третьей — Т. Ахвердов из Грузии.

Конкурс профессионального мастерства — одна из действенных форм социалистического соревнования. Он обогатил передовым опытом многих водителей транспортных машин, назвал тех, по кому надо равняться в борьбе за досрочное выполнение заданий девятой пятилетки.

Много встреч, много бесед состоялось в дни финала конкурса профессионального мастерства водителей. Обсуждались и ход состязаний и дела служебные. Одну из беседующих групп запечатлел наш фотокорреспондент. Это участники команды РСФСР. Второй слева — победитель конкурса в классе «волг» водитель первого класса Ю. Джумма.

Сложным испытанием для тех, кто выступал на ЛиАЗах, стал подъем на холм (снимок в центре вверху).

Так торжественно начался финал конкурса. На снимке справа — парад участников. Знамя несет водитель первого класса Герой Социалистического Труда В. Цырюк.

Еще несколько метров — и подъем преодолен (внизу слева).

Любое из упражнений фигурного вождения — серьезный экзамен водительскому мастерству (в центре внизу).

На учебных местах не курсанты, а опытные шоферы. У них сегодня проверка знаний по правилам движения, устройству и обслуживанию автомобиля. И каждому, разумеется, хочется получить самый высокий балл.

Фото Т. Жебраускаса, С. Тапкина и Н. Зайцева

ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН И АВТОТРАНСПОРТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Девятый пятилетний план развития народного хозяйства предусматривает ряд важнейших мер по дальнейшему росту перевозок и улучшению работы автомобильного транспорта страны. Имеется в виду, в частности, значительно увеличить парк автомобилей, прежде всего большой грузоподъемности, и автопоездов, укрупнить автохозяйства, расширить сеть дорог с твердым покрытием.

В структуре автомобильных перевозок существенная роль принадлежит автотранспорту общего пользования, объем грузооборота которого к 1975 году должен возрасти в 1,6 раза. Для срока в пять лет это весьма высокий темп. Надо сказать, что прошедшая, восьмая пятилетка была для автотранспорта общего пользования не совсем обычной. Если проанализировать общий грузооборот и общий объем перевозок грузов, то выяснится, что и по тому, и по другому показателю удельный вес автотранспорта общего пользования снизился.

На первый взгляд, этот факт позволяет предположить, что автотранспортные предприятия общего пользования не оправдали возлагавшихся на них надежд, оказались недостаточно эффективными. Однако в экономике, в ее сложных взаимосвязях нельзя ограничиваться простым сопоставлением двух цифр. Только глубокий и всесторонний анализ позволяет установить истинное положение дел. Такой анализ интересующих нас итогов восьмой пятилетки дает другие, противоположные выводы.

Какие же?

Прежде всего отметим, что в течение последних лет по ряду причин основные производственные фонды автотранспортных предприятий общего пользования— подвижной состав — обновлялись крайне недостаточно. Новых автомобилей поставлялось мало, а старые приходилось списывать. В результате парк грузовых автомобилей предприятий общего пользования значительно сократился и «постарел». Так, в системе Главмосавтотранса — одного из крупнейших в стране объединений — больше 52 процентов машин находится в эксплуатации свыше восьми лет. «Возраст» 38 процентов грузовых автомобилей перевалил за десять лет, а пробег — за 300 тысяч километров. Примерно такая же картина в других транспортных объединениях общего пользования. И все-таки, несмотря на сокращение парка и ухудшение его структуры, автотранспорт общего пользования за пятилетие увеличил грузооборот на 27, а объем перевозок — на 16 процентов. В 1970 году он доставил в общей сложности 3821 миллион всевозможных грузов. Это свидетельствует об эффективности работы автотранспорта общего пользования, его жизненности и народнохозяйственной значимости.

За истекшее пятилетие суммарная грузоподъемность списочного парка на предприятиях Министерства автомобильного транспорта РСФСР сократилась на 4 процента, а грузооборот тем не менее вырос на 25 процентов. При этом почти 80 процентов всех грузов в 1970 году пришлось на централизованные перевозки, то есть на самую прогрессивную форму транспортного обслуживания.

Цифры эти вполне объяснимы. Успехи автотранспортных предприятий общего пользования предопределены теми огромными принципиальными преимуществами, которыми они обладают. Машины используются здесь наиболее эффективно, транспортный процесс постоянно совершенствуется, сфера и объем централизованных перевозок год от года растут. Приведем хотя бы данные о выработке на среднесписочную тонну грузоподъемности подвижного состава. Как известно, это один из важнейших показателей использования основных фондов на транспорте.

Так вот, за прошлую пятилетку в целом по автотранспорту общего пользования выработка возросла на 20 процентов по объему перевозок (в тоннах) и на 30 процентов по грузообороту (в тонно-километрах). Достигнуто это благодаря повышению коэффициента выпуска автомобилей и увеличению продолжительности их работы на линии, а также за счет сокращения порожних пробегов. Коэффициент использования пробега возрос на 8,5 процента и приблизился к 0,60, тогда как в целом по автотранспорту страны (без транспорта общего пользования) он составляет 0,50. Эти цифры надо считать весьма красноречивыми, если учесть, какими усилиями дается каждый процент повышения коэффициента использования пробега в условиях, когда происходит неуклонная специализация подвижного состава.

В системе автотранспорта (с учетом погрузочно-выгрузочных работ) занято около девяти миллионов человек — примерно десятая часть общего числа рабочих и служащих страны. Между тем производительность труда в течение ряда лет повышалась здесь крайне медленно. В 1966—1970 гг. производственно-техническая база автохозяйств обще-

РАССКАЖИТЕ О СВОЕМ ПОХОДЕ

Конкурс на лучший маршрут продолжается

Любовь к путешествиям, стремление повидать новые, неизведанные еще места — вот что привело группу мототуристов, которую возглавлял В. Апостолов, на дороги далекого Памира. Часть пути от Москвы они, правда, преодолели по железной дороге, но зато больше времени получили для знакомства с Таджикистаном, замечательными успехами, которых достигла республика в братской семье советских народов.

На снимке вы видите мототуристов— участников конкурса журнала «За рулем» на Памире, в момент, когда они остановились для того, чтобы уточнить маршрут.

Тысячи авто- и мототуристов совершают увлекательные походы по родной стране. С каждым годом людей, которые проводят свой отпуск в путешествиях, становится все больше и больше. Редакция «За рулем» объявила конкурс на лучший маршрут. Он посвящен славному 50-летию образования Союза Советских Социалистических Республик. В конкурсе, как уже сообщалось в журнале (1971, № 1), могут участвовать все авто- и мототуристы,

го пользования несколько улучшилась, возросло количество большегрузных автомобилей и автопоездов, предприятия перешли на новую систему планирования и экономического стимулирования, больше внимания стало уделяться научной организации труда и производства. В результате темпы роста производительности труда значительно увеличились. За пять лет на автотранспорте общего пользования этот важнейший показатель повысился на 33 процента, рост объема перевозок впервые был достигнут без существенного увеличения численности работающих.

Себестоимость грузовых автомобильных перевозок соответственно снизилась. В 1970 году она составила примерно 5 коп./ткм. Это на 30—35 процентов меньше, чем в среднем по ведомственному автотранспорту. Если взять крупные автохозяйства, технически хорошо оснащенные, себестоимость, конечно, еще ниже. А ведомственный автотранспорт, как известно, представлен в основном мелкими предприятиями. Простейшие расчеты показывают, что на каждом миллиарде тонно-километров грузооборота, выполняемом этими мелкими автохозяйствами, мы теряем 10—15 миллионов рублей.

Итак, преимущества автотранспорта общего пользования, что называется, налицо. Однако это отнюдь не означает, что все они в достаточной степени реализованы. XXIV съезд КПСС определил главную задачу девятой пятилетки — обеспечить значительный подъем материального и культурного уровня жизни народа на основе высоких темпов роста социалистического производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда. Средства решения этой задачи многообразны. Они и в освоении новой техники, и в улучшении организации труда, и в укреплении трудовой дисциплины. Не меньшее значение имеют также уровень специализации отрасли, степень концентрации производства.

Что касается автотранспорта, то дальнейшее развитие форм специализации, по-видимому, должно быть достигнуто двумя главными путями. Необходимо, во-первых, добиваться увеличения удельного веса транспорта общего пользования; во-вторых, всемерно развивать специализированные автотранспортные предприятия и, соответственно, расширять масштабы специализированных централизованных перевозок.

Оптимальные размеры автотранспортных предприятий в определенной мере зависят от их местонахождения и характера деятельности. Вместе с тем следует помнить, что в принципе высокий уровень концентрации автотранспорта создает все необходимые предпосылки для успешного внедрения новой техники и прогрессивных транспортных процессов, для повышения производительности труда и эффективного использования всех производственных фондов.

Вот результаты разработок, проведенных в ЦСУ СССР. Если принять за 100 процентов производительность (в тонно-километрах) грузового парка автохозяйств, насчитывающих от 10 до 24 автомобилей, то с ростом концентрации этот показатель изменяется следующим образом: при 25—49 автомобилях — 120 процентов, при 50—99 автомобилях — 143 процента, при 100 и более — 184 процента.

Столь же показательны расчеты Гипроавтотранса, устанавливающие связь между удельными (на одно машино-место) капитальными затратами на строительство грузовых автотранспортных предприятий и списочным составом автомобилей на этих предприятиях (за 100 процентов приняты затраты при парке в 300 автомобилей):

Списочное количество автомобилей	100	200	300	500	800	1000
Удельные капитальные вложения	139	115	100	82	72	67

Таким образом, удельные первоначальные капитальные затраты при создании автотранспортных предприятий на 100 грузовых автомобилей почти на 40 процентов выше, чем при строительстве предприятий на 300 автомобилей. При действующих технических проектах и оптовых ценах разница в затратах составляет примерно 2000 рублей на машино-место. В масштабах народного хозяйства это сотни миллионов рублей.

Недаром в Постановлении Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 5 августа 1968 года подчеркивалась недопустимость создания мелких автомобильных хозяйств.

Практика убедительно доказала, что крупные коллективы, где деятельность строится на основе научной организации труда и производства, лучше справляются с возложенными на них заданиями. В этом отношении весьма показательны итоги перевозки сельскохозяйственных продуктов урожая 1970 года в РСФСР, когда работа шла в отрыве от основной производственной базы. Удельный вес автомобилей, привлеченных из различных отраслей народного хозяйства на вывозку урожая, составлял 28,2 процента от общего количества автомобилей, используемых на этой работе. На них было выполнено 23,9 процента общего объема перевозок зерна и силосной массы. В то же время колонны автотранспортных предприятий общего пользования имели выработку на этих перевозках на 32 процента выше средней по всему занятому на них автотранспорту и на 54 процента выше, чем по автотранспорту, привлеченному из отраслей народного хозяйства. По расчетам, если бы на всем автотранспорте, занятом на этих перевозках, была достигнута такая выработка, как в колоннах транспорта общего пользования, то это позволило бы высвободить в период заготовок 150 тысяч автомобилей.

Концентрация производства может быть осуществлена и путем организации хозрасчетных объединений. Во многих городах и районах создание производственных хозрасчетных объединений — важное условие успешного проведения комплекса мероприятий по совершенствованию транспортного процесса, укреплению производственно-технической базы автохозяйств и улучшению использования подвижного состава.

Дальнейшее развитие автотранспорта общего пользования, улучшение его работы зависит от усилий огромного множества людей. Свой вклад в это дело вносит каждый водитель. И каждый на нынешнем этапе должен понимать суть экономических процессов, с которыми связана его деятельность. В этой связи мы хотим напомнить ленинские слова о том, что чем глубже преобразование, которое мы хотим произвести, тем больше надо поднять интерес к нему и сознательное отношение, убедить в этой необходимости новые миллионы и десятки миллионов людей, участвующих в этих действиях.

А. ШУЛЬМАН,
кандидат экономических наук

которые совершили поход в минувшем году или совершат его в нынешнем по комплексному или тематическому маршруту.

Комплексный предполагает знакомство с достопримечательностями того или иного района (районов) страны. Тематический — одну из следующих тем: «Маршрутами новой пятилетки»; «Союз нерушимый республик свободных» (по городам двух и более республик); «Там, где гремели бои»; «По историческим местам нашей Родины» — или же другую, выбранную самими участниками.

Походы могут быть индивидуальными или групповыми. Время начала, график и скорость движения выбирают сами участники на основе действующих «Правил организации самодеятельных туристских путешествий по территории СССР», утвержденных ЦС по туризму и экскурсиям ВЦСПС. Маршрут должен быть составлен с таким расчетом, чтобы его можно было пройти в течение месячного отпуска.

Предварительные заявки для участия в конкурсе присылать не надо. Участники похода после его завершения направляют в редакцию описание и схему пройденного маршрута с указанием расстояния между населенными пунктами, краткой характеристикой дорог, достопримечательностей, встретившихся в пути. Желательно также показать кемпинги, мотели, гостиницы, АЗС и станции технического обслуживания.

Маршрут должен быть описан не более чем на пяти машинописных страницах. Можно сделать это и от руки (но не превышая объема). Вместе с описанием необходимо прислать в редакцию маршрутную книжку с отметками о пройденном пути (после подведения итогов конкурса она возвращается участникам похода).

Последний срок отправления материалов — 20 декабря 1972 года (определяется по почтовому штемпелю). На конверте необходимо указывать «На туристский конкурс».

Маршруты, признанные жюри наиболее удачными, будут отмечены памятными наградами. Для этого устанавливается 18 премий: три первых, три вторых, три третьих и девять поощрительных.

Счастливых походов вам, друзья!

Фото Б. Ларионова

В ГОСТЯХ У ВЛАДЕЛЬЦА «ЗАПОРОЖЦА»

Ровно год назад у нас в «Клубе» выступал автолюбитель Л. И. Соловьев. Немало интересных предложений вынес он на суд коллег-автомобилистов — владельцев «волг».

Пример Леонида Ивановича оказался заразительным. Сегодня — слово представителю одного из наиболее многочисленных кланов автолюбителей, тех, кто ездит на «запорожцах», — Льву Николаевичу ИВАНОВУ. Много лет эксплуатирует он свой ЗАЗ-965А, и машина все как новая. Немалую роль в этом сыграли различные приспособления и изменения, сделанные своими руками.

Лев Николаевич охотно показал нам свое «хозяйство», и мы отобрали для «Клуба» то, что наиболее полезно владельцам старых «запорожцев», к которым не всегда можно достать нужные запасные части. Конструктивные изменения, внесенные Л. Н. Ивановым в ходе эксплуатации и ремонта, обсуждены, проверены теоретически и практически «взяты на вооружение» секцией «Запорожец» Московского городского автомотоклуба. Сегодня они внедрены на десятках автомобилей его коллег по секции. Отзывы положительные.

О ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКЕ

Вы, конечно, заинтересованы в том, чтобы ваш «Запорожец» плавно двигался по неровной дороге, управлять им было легко, а покрышки передних колес служили долго. Рецепт прост — своевременно и правильно устраняйте люфт в сопряжениях рычагов со стойками передней подвески, следите за исправностью рычагов (они не должны иметь деформаций), устраняйте люфт шкворней, проверяйте схождение колес.

Прежде чем перейти к практическим советам по обслуживанию и ремонту узлов передней подвески, рассмотрим принципиальную схему ее важнейшего элемента — шкворневого узла (рис. 1). Насколько это необходимо, вы сможете убедиться немного позже.

Верхний конец стойки, а следовательно, и шкворня наклонен в сторону кузова под углом α, который равен примерно 5 градусам. Этот угол необходим для самовозвращения колес в исходное положение после поворота, чем облегчается управление машиной при движении по прямой.

Наклон шкворня конструктивно обеспечивается смещением («а») торцов у втулок стойки. Оно равно 10 мм. Соответственно должны быть смещены («б») и торцы рычагов подвески. Не забудем, что допуски на размеры торсионов, суммируясь, изменяют размер «б» в пределах от 8 до 12 мм. Для компенсации такого отклонения между торцами стойки и рычагов устанавливается пакет шайб соответствующей толщины.

Развал передних колес не регулируется и обеспечивается наклоном оси поворотной цапфы вниз (на угол β). Следовательно, этот параметр находится в пределах нормы (от 20 до 60 минут), если: во-первых, рычаги подвески не погнуты, во-вторых, правильно подобраны внутренние пакеты шайб у верхних и нижних рычагов, в-третьих, нет люфта как в сочленениях рычагов со стойками, так и в шкворнях.

Рис. 1. Принципиальная схема поворотного кулака левого колеса (вид спереди): 1 — рычаг подвески; 2 — стойка; 3 — поворотная цапфа; 4 — шкворень; а — смещение поверхностей торцов стойки; б — смещение поверхностей рычагов; в и г — зазоры между торцами рычагов и стойкой; α — угол наклона шкворня; β — угол наклона оси цапфы; C_1, C_2 и C_3 — силы, действующие на детали подвески при движении.

На детали подвески при движении автомобиля действуют силы C_1, C_2 и C_3. Создаваемый ими момент «М» (довольно значительный по величине) стремится уменьшить зазор «в» и увеличить зазор «г». В результате быстрее изнашиваются внутренний пакет шайб у верхнего пальца и наружный пакет у нижнего пальца. Кроме того, момент «М» стремится выдернуть нижний палец из рычага. Если палец зажат недостаточно прочно, то он постепенно выходит из клеммы рычага, пока не упрется краем наклонной канавки в стяжной болт. Колесо при этом получает отрицательный развал. Эксплуатировать такую машину нельзя.

Как же обеспечить правильный развал передних колес? Прежде всего проверьте, не погнуты ли рычаги и каким стал в действительности размер «б». На машине с вывешенной передней частью и предварительно снятыми колесами удалите болты, стягивающие клеммы рычагов, и поверните руль в свою сторону до отказа. Теперь надо домкратом слегка отжать вверх нижний рычаг (чтобы он не давил на нижний палец стойки) и, потянув за ступицу колеса на себя, вытащить стойку с пальцами из рычагов. Если оба пальца контрольного приспособления (рис. 2), которое несложно сделать самому, легко входят в отверстия рычагов до упора фланцем нижнего пальца в торец рычага, то отверстия соосны, а следовательно, рычаги не погнуты. Конечно, предварительно отверстия клемм надо промыть, и порознь в каждое из них должен свободно входить палец приспособления.

А как убедиться, параллельны ли пальцы самого приспособления? Проверьте это по новой, с неизношенными втулками стойке.

Итак, рычаги в порядке. Тогда, очевидно, ненормальный развал вызван значительным износом пакета шайб. Определив штангенциркулем размер «б» (см. рис. 1), подбираем (при помощи таблицы из руководства по эксплуатации и ремонту) толщину внутренних пакетов шайб.

Если сильно изношены и наружные шайбы, то затянуть пальцы рычагов подвески не удастся даже при нормально подобранных по толщине внутренних пакетах. В таком случае к обоим внутренним наборам добавляем по равному количеству шайб. Однако делать это можно не более двух раз, после чего необходимо снять опорный тормозной щит, вынуть пальцы и довести до нормы толщину наружных пакетов.

Естественно, что перечисленные операции следует произвести и на другой

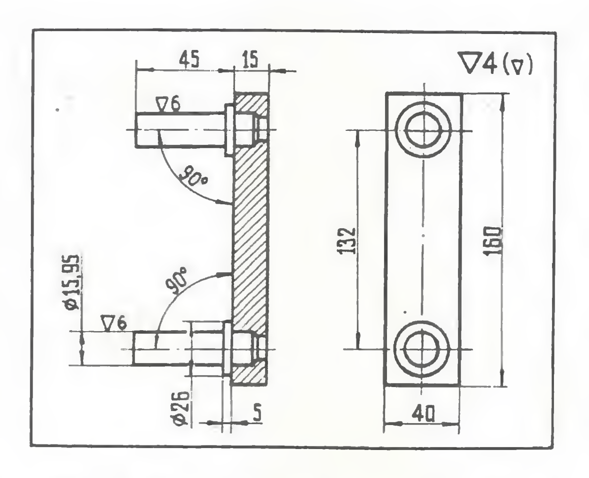


Рис. 2. Приспособление для определения деформации рычагов передней подвески. Материал — сталь 45 (твердость 30—35 единиц HRC); посадка пальцев — прессовая.

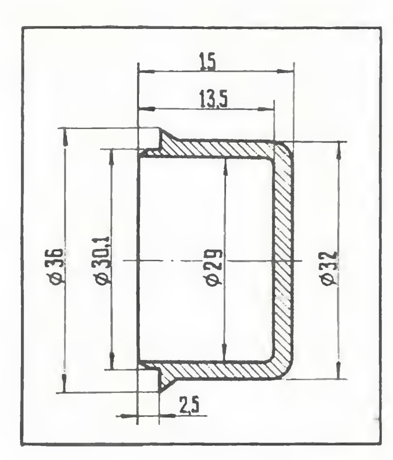


Рис. 3. Грязезащитный колпачок стойки.

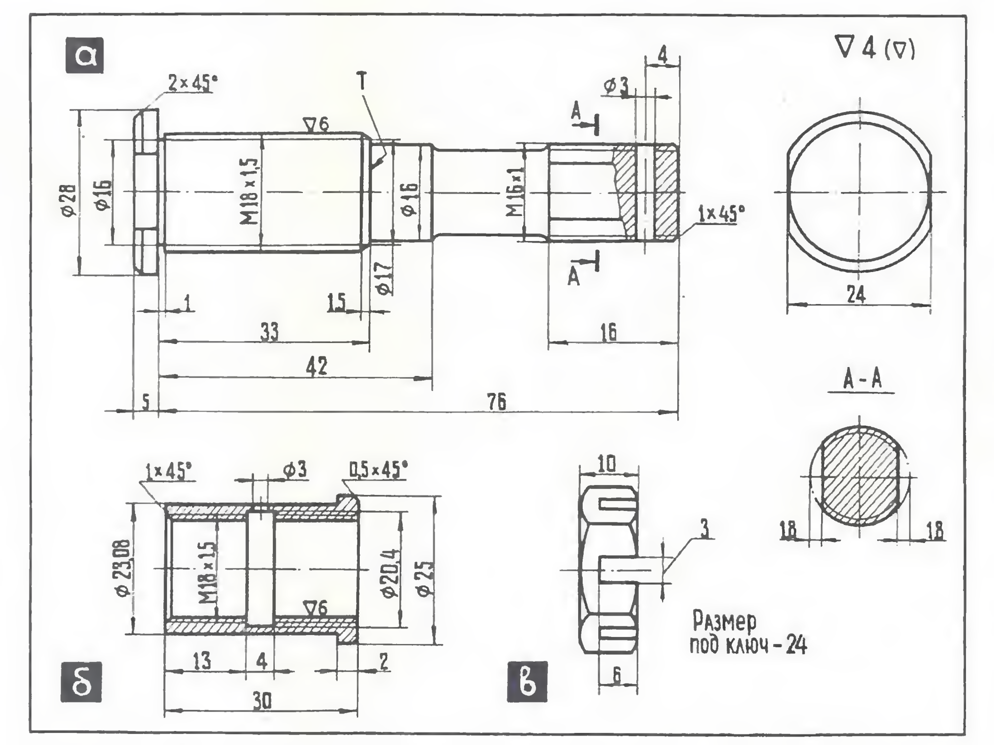
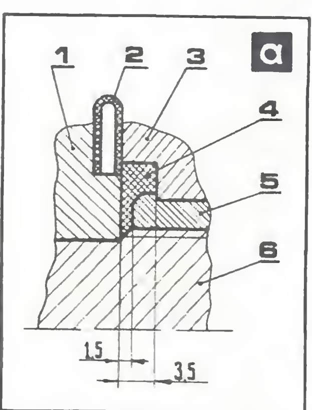


Рис. 4. Резьбовой палец (а), втулка стойки (б) и гайка (в). Материал пальца и втулки — сталь 40Х (калить до твердости 40—45 единиц HRC).



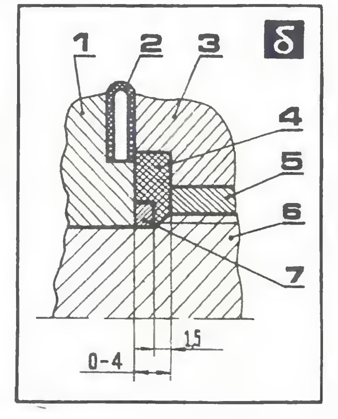


Рис. 5. Сочленение стойки с верхним (а) и нижним (б) рычагами при резьбовом пальце: 1 — рычаг; 2 — старый уплотнитель; 3 — стойка; 4 — резиновое кольцо; 5 — втулка; 6 — палец; 7 — компенсационная шайба.

стороне подвески, после чего отрегулировать схождение колес.

Теперь о люфте в сочленениях стоек с рычагами подвески. Чтобы после устранения он не возник вновь, лучше всего, как показала практика, прикрыть головки у пальцев стоек грязезащитными колпачками (рис. 3). Для надежности колпачки надо прижать скобками («За рулем», 1970, № 7).

Вместо большого количества компенсационных шайб (новых деталей, как известно, нужно 40, а если они подносились, то в полтора-два раза больше!) выточите из какой-либо износостойкой стали (скажем, 65Г) четыре—шесть штук толщиной 3 мм и шесть — восемь 2,5—2-миллиметровых. Наружный диаметр их — 28 мм, внутренний — 16,2 мм. Измерив фактический размер «б» (см. рис. 1), подберите по таблице шайбы нужной толщины.

Особого внимания (в отношении материала и правильной толщины пакета) требуют шайбы, устанавливаемые между стойкой и верхним рычагом, а также под головкой нижнего пальца, так как именно они наиболее нагружены и обеспечивают необходимый угол развала передних колес.

Достаточно долго служат резьбовые пальцы и втулки для стойки подвески, показанные на рис. 4.

Верхнюю втулку запрессовывают в отверстие стойки изнутри, а нижнюю — снаружи. При собранной подвеске торец «Т» в начале резьбы М18×1,5 должен выступать из втулки на 1,5 мм (рис. 5). Это сделано, чтобы втулки стоек не упирались в торцы рычагов подвески. Пальцы удобно устанавливать в нужном положении — на них с обеих сторон сделаны лыски для стяжных болтов. Верхний палец торцом «Т» упирают непосредственно в торец рычага, и в этом положении закрепляют гайкой и стяжным болтом. Свободное пространство между рычагом и стойкой заполняют кольцом (размером 30×16×4) из 4 — 5-миллиметровой мягкой маслостойкой резины (рис. 5,а). Этот дополнительный уплотнитель значительно улучшает грязезащиту узла. Под головками пальцев шайбы не нужны. Там должен оставаться 2—3-миллиметровый зазор.

Узел нижнего пальца (рис. 5,б) устроен аналогично. Отличие: одна дополнительная деталь — компенсационная упорная шайба 7 размером 20×16,2, толщина которой может доходить до 4 мм и выбирается в зависимости от фактического уступа рычагов. Эта деталь обеспечивает нужный зазор между стойкой и нижним рычагом при затягивании гайки нижнего пальца. Пространство между стойкой и нижним рычагом уплотняется резиновым сальником 4 (30×15×2—6 мм), толщина которого зависит от толщины шайбы 7.

Если вы остановились на этом варианте, запомните: чем чище резьба на деталях резьбовой пары, тем выше их износостойкость.

После некоторого срока службы резьбовой палец, если требуется, надо повернуть на пол-оборота. То же самое можно сделать с резьбовой втулкой; при этом придется просверлить в ней новое отверстие для смазки и заглушить старое. Советую все гайки после сборки узлов и щели в клеммовых зажимах тщательно замазать пластилином.

Еще лучше защитит их от пыли и воды полихлорвиниловая лента шириной 150—200 мм, обернутая вокруг них и закрепленная проволокой.

И последнее: не забудьте отрегулировать схождение передних колес.

На следующем заседании «Клуба» Лев Николаевич расскажет о реконструкции шаровых шарниров рулевых тяг, простых съемниках для шаровых пальцев и свечном ключе с «захватом», а также об отключении аккумулятора.

новости · события · факты

ОБРАЗЦОВЫЙ — ЗВАНИЕ ОБЯЗЫВАЮЩЕЕ

Руководствуясь Постановлением Центрального Комитета КПСС «О дальнейшем улучшении организации социалистического соревнования», президиум ЦК ДОСААФ недавно принял новое положение об образцовой учебной организации. Это положение закрепило достижения передовых клубов, возвело как бы в эталон те высокие показатели, которые дают право на почетное звание. Отныне оно будет присваиваться учебным организациям, занимающим ведущее место в подготовке специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, политико-воспитательной и спортивно-массовой работе, умело эксплуатирующим и развивающим материально-техническую базу. Повышаются требования и к организации учебного процесса. Так, автомотоклубы, борющиеся за звание образцовых, должны добиться, чтобы 60 процентов курсантов сдавали экзамены на «отлично». Для групп, занимающихся с отрывом от производства, сдача экзаменов ГАИ с первого раза должна составлять не менее 95 процентов, а без отрыва от производства — 90 процентов.

Звание образцового клуба обязывает активно помогать первичным организациям ДОСААФ, создавать у себя секции военно-технических видов спорта. При этом важно, чтобы не менее 95 процентов обучающихся призывников сдали нормы комплекса ГЗР и 50 процентов из них получили спортивные разряды.

Непременным условием для достижения звания образцового автомотоклуба является эксплуатация автомобильной техники в строгом соответствии с требованиями руководств и наставлений, принятых в Вооруженных Силах и ДОСААФ. Коэффициент технической готовности автомобильного парка в течение учебного года должен быть не менее 0,85.

Если же тот или иной автомотоклуб, которому ранее было присвоено звание образцового, не выполняет требования настоящего Положения или допустил чрезвычайное происшествие, приказом председателя ЦК ДОСААФ он может быть лишен этого почетного звания.

НАШЕГО ПОЛКУ ПРИБЫЛО

Открыто еще одно периодическое издание, «работающее» на тех, кто связан с автомобилем, мотоциклом, организацией движения на дорогах. С начала 1972 года в Минске будет выходить ежемесячный бюллетень **«За безопасность движения»** — издание двух министерств Белорусской ССР — автомобильного транспорта и внутренних дел.

Бюллетень будет широко освещать вопросы безопасности движения, передовой опыт безаварийной работы автотранспортных предприятий республики.

«Трибуна работника ГАИ» — под этой рубрикой, которая станет одним из основных разделов, предполагается публикация материалов о характере дорожно-транспортных происшествий, толкование отдельных вопросов Правил движения, анализ состояния транспортной дисциплины.

В новом издании будут подробно также освещаться опыт подготовки водительских кадров, наиболее интересные технические средства обучения — тренажеры, обучающие и контролирующие устройства. Широкий выход получит различного рода информация о новых автомобилях, опыте эксплуатации и обслуживания подвижного состава. Бюллетень будет периодически давать консультации, цель которых — помочь водителям, и профессионалам и любителям, научиться умело, надежно водить машину.

ТРОФЕИ КЛУБА «ДНИПРО»

Заключительный, пятый этап первенства Советского Союза по мотокроссу в классе машин 250 и 500 см³ проходил на трассе близ города Жданова. В меньшем классе лидерами чемпионата перед этим соревнованием были ленинградец Г. Моисеев и киевлянин В. Кавинов, имевшие по две победы в предыдущих этапах. На ждановской трассе из-за дефектов в мотоцикле Моисеева спора между ними не получилось. Места на этапе распределились следующим образом: 1. В. Кавинов; 2. А. Кибирин (оба — клуб «Днипро», Киев); 3. Л. Шинкаренко; 4. Е. Рыбальченко (оба — СКА, Киев); 5. С. Волков (ДОСААФ, Таганрог); 6. Ю. Шавский («Труд-II», Москва).

Успех сопутствовал гонщикам клуба «Днипро» и в заездах на машинах класса 500 см³: 1. В. Овчинников; 2. В. Красносщеков (оба — «Днипро», Киев); 3. Н. Ефимов (ЦСКА, Москва); 4. А. Грайф («Труд», Ижевск); 5. В. Черников (СКА, Киев); 6. В. Брунис («Биерини», Рига). В итоге золотые, серебряные и бронзовые медали соответственно завоевали В. Кавинов, Г. Моисеев и А. Кибирин (класс 250 см³) и В. Красносщеков, В. Овчинников и Н. Ефимов (класс 500 см³).

* * *

Розыгрыш первого личного Кубка СССР по мотокроссу состоялся в Днепропетровске. На машинах класса 250 см³ победителем стал В. Кавинов, на «пятисотках» сильнейшим оказался Н. Ефимов.

ИЗМЕНЕННЫЙ РУЛЬ «МОСКВИЧА»

В одиннадцатом номере журнала мы рассказывали об изменениях в конструкции «Москвича», сделанных заводом имени Ленинского комсомола в 1971 году. Одну из этих новинок — травмобезопасное рулевое колесо с мягкой накладкой на спице, которое теперь устанавливается на всех «четыреста двенадцатых», показываем здесь на снимке.

ПОСТУПИЛИ В ПРОДАЖУ

Латвийский культторг предлагает владельцам автомобилей новые товары, изготовленные на рижских предприятиях. Среди них газоотводящая насадка на выпускную трубу. Выполнена в двух вариантах: полированная из нержавеющей стали или же из обычной стали, покрытой жаропрочным лаком. Она способствует более интенсивному удалению отработавших газов из выпускного тракта и одновременно служит декоративной деталью. Крепится насадка к выхлопной трубе при помощи специальной скобы.

Цена детали, в зависимости от материала, составляет 4 руб. 85 коп. или 5 рублей.

Другое полезное приспособление — электронное тиристорное зажигание ЭЗТ-1 для автомобиля — дает большую энергию искрообразования без замены или переделки катушки зажигания. Оно облегчает пуск двигателя в холодное время, а также при частично разряженной аккумуляторной батарее и загрязненных свечах. Применение тиристорной системы уменьшает разрушение контактов прерывателя из-за снижения величины прерываемого ими потока (0,25—0,3 а вместо 4—5 а), сокращает потребление электроэнергии от аккумуляторной батареи.

Изготовители гарантируют нормальную работу ЭЗТ-1 в течение двух лет. Прибор имеет размеры 175×85×73 мм. Цена его — 34 рубля.

Как уже сообщалось в печати, Министерство торговли СССР и Министерство внутренних дел СССР обсудили меры по упорядочению комиссионной торговли легковыми автомобилями и мотоциклами с коляской, принадлежащими индивидуальным владельцам, и приняли новые типовые Правила. В редакцию стали поступать письма читателей, которые интересуются тем, какие изменения произошли в порядке продажи машин на комиссионных началах. По их просьбе на вопросы нашего корреспондента ответили в управлении организации торговли Министерства торговли СССР.

Сначала общий вопрос. Что нового внесли эти Правила?

Прежде всего следует отметить тот пункт правил, где говорится, что теперь владелец автомобиля или мотоцикла с коляской может продать его через комиссионный магазин любому покупателю по своему усмотрению. Если у продающего нет своего покупателя, он может, как и прежде, сдать машину для обезличенной продажи. В обоих случаях цену определяют товароведы магазина по согласованию с владельцем. Комиссионный сбор при этом остается в прежних пределах — 7 процентов.

Вы хотите продать автомобиль

Уточните, пожалуйста, по ходу дела — как быть, если представители магазина и владелец не приходят к обоюдному соглашению в оценке машины?

Практика показывает, что, как правило, стороны приходят к «общему знаменателю». По крайней мере нам не известны случаи, когда бы автолюбитель отказался сдать на комиссию свою машину по этой причине. Что касается «последнего слова», то оно остается за магазином, поскольку он руководствуется утвержденным прейскурантом.

Теперь еще об одном новшестве. На комиссионных началах могут быть проданы легковые автомобили, оказавшиеся лишними в автохозяйствах, таксомоторных парках, в организациях и учреждениях, годные к эксплуатации, но не нашедшие сбыта в порядке перераспределения. В этом случае хозяйство, предприятие или организация не имеют права указывать своего покупателя.

Некоторые читатели считают, что в торговле машинами на комиссионных началах не должно быть территориальных ограничений. Как решается этот вопрос?

Новые правила разрешают магазинам принимать на комиссию автомобили и мотоциклы в любом пункте республики, на территории которой они зарегистрированы (покупателем же может быть житель и другой республики). Можно сдать на комиссию и машину, попавшую в аварию и требующую капитального ремонта. В таких случаях автомобили и мотоциклы принимаются независимо от места их регистрации. Разумеется, при этом необходимо предъявить протокол осмотра машины органами милиции, подтверждающий факт повреждения ее в результате дорожного происшествия. Кроме того, в техническом паспорте должна быть отметка о снятии с учета автомобиля или мотоцикла для продажи его по месту аварии.

А как быть с машинами, которые, не будучи в аварии, оказались тем не менее не на ходу (требуют текущего или капитального ремонта) и на которые находится покупатель?

Такие машины также принимаются на комиссию. В этом случае работник магазина может выехать на место для оценки и оформления документов. Все расходы по вызову оценщика несет владелец автомобиля.

Читателей, естественно, интересуют порядок и размеры уценки принятых на комиссию автомобилей и мотоциклов, сроки их продажи.

Все это регулируется Правилами торговли в комиссионных магазинах по продаже промышленных товаров, введенными в действие приказами министров торговли республик. Здесь может возникнуть и такой вопрос: как быть, если машина не находит спроса? Тогда ее с согласия владельца переоценивают. За хозяином остается также право забрать ее обратно.

Какие документы должен представить владелец машины при сдаче ее на комиссию? Нужно ли, в частности, его заявление?

Автомобили и мотоциклы принимаются на комиссию по предъявлении паспорта или документа, его заменяющего, и, если это установлено республиканскими правилами, заявления. Кроме того, владелец транспортного средства передает магазину технический паспорт с отметкой Госавтоинспекции о снятии машины с учета в связи со сдачей для продажи.

Автомобили или мотоциклы иностранных марок принимаются на комиссию при наличии в техническом паспорте отметки органов ГАИ о разрешении таможенного учреждения на продажу машины или отметки о том, что такого разрешения не требуется.

А какие документы выдает магазин владельцу машины, принимая ее на комиссию?

Магазин, в свою очередь, выписывает квитанцию и товарный ярлык по соответствующим формам. Квитанция выдается хозяину машины, а товарный ярлык, подписанный им, прикрепляется к автомобилю или мотоциклу и пломбируется.

Выдает ли магазин при продаже машины какие-либо документы покупателю?

Покупатель получает технический паспорт и справку, а также справку-счет по установленной форме с указанием в ней номера техпаспорта и других реквизитов.

Выплата денег лицу, сдавшему свою машину в магазин, производится на четвертый день после ее продажи, по предъявлении полученной ранее квитанции, паспорта или документа, его заменяющего, либо доверенности, заверенной в установленном порядке.

Можно ли с введением в действие новых Правил, как и прежде, пользоваться автомобилем по доверенности?

Установленный порядок выдачи доверенностей не меняется.

Имеет ли автолюбитель право приобрести автомобиль, которым он пользуется по доверенности?

Безусловно. В этом случае по согласованию с владельцем машина может быть принята магазином на комиссию на общих основаниях.

Последний вопрос. Где покупатели могут подробно ознакомиться с новыми Правилами?

Объявления о Правилах комиссионной торговли автомобилями и мотоциклами, равно как и выписка из Правил учета автомототранспорта в органах Госавтоинспекции, вывешиваются в магазинах на видном месте, и, конечно, работники магазина обязаны в случае какой-либо неясности дать покупателю вполне определенный ответ.

В заключение остается добавить, что на основе новых типовых Правил во всех союзных республиках приняты свои Правила. Везде установлен одинаковый в принципе порядок продажи автомобилей и мотоциклов с коляской на комиссионных началах.

Однако, исходя из того, что установление порядка комиссионной торговли легковыми автомобилями относится к компетенции союзных республик, последние могут с учетом местных условий вносить отдельные положения в развитие типовых правил, о которых говорилось выше (эти уточнения, конечно, не должны противоречить типовым правилам). Поэтому по всем вопросам, связанным с применением нового порядка комиссионной торговли, следует обращаться в торговые организации соответствующих союзных республик.

НИКОЛАЙ СТРУНИН
шофер 5-й автоколонны Автокомбината № 3 Главмосавтотранса

1.

Я вожу грузовик ГАЗ-51. Моя машина — это моя работа и моя жизнь. Рейсы — больше всего по Москве, по Московской области. Мы перевозим грузы для заводов и фабрик, для строек. Пока работаю в автокомбинате, побывал, наверное, на всех железнодорожных станциях, на всех заводах, на всех фабриках. Так что моя машина объездила всю Москву. Почти все годы летом я вместе с нашими ребятами выезжаю на уборочную. В этом году мы работали на уборке хлеба в Волгоградской области и на уборке свеклы в Воронежской области. Уставали здорово. Но есть какая-то прелесть в такой работе. Получаешь огромное наслаждение, когда видишь, как твоя машина вместе с сотнями других тонну за тонной перевозит народный хлеб на элеватор. И вот в поле не остается ничего. Такое же ощущение, мне говорили, испытывают строители, когда они видят законченный дом.

2.

В моей работе никаких интересных случаев не было. Кое-кто может не поверить: как же так, наездил человек не одну сотню тысяч километров, и вспомнить вроде бы нечего. Видите, я профессионал и стремлюсь к тому, чтобы все шло, как расписано. А из разных «случаев» стараюсь делать для себя чисто практические выводы. И здесь приведу хоть и печальный, но поучительный эпизод. Дело было как раз на уборочной. Рано утром, когда все еще спали в общежитии, мой друг решил сменить баллон. Подвел домкрат, а ручной тормоз закрепить забыл. Снял колесо, и тут машина тронулась. Ребята услышали крик и неодетые повыскакивали на улицу, высвободили товарища. Хорошо, что ничего особенного не произошло!

3.

Рассказал я этот случай к тому, чтобы подчеркнуть: главное в нашем шоферском деле — это точность, внимание. В сущности, ничего хитрого нет, просто нужно все делать так, как положено. И сколько я ни видел дорожно-транспортных происшествий, всегда была одна и та же причина — кто-то что-то сделал не так, как нужно. Особенно это относится к автолюбителям (не хочу обидеть их, просто констатирую факт на основе личной статистики). Не думаю, что они не знают правил. Скорее частенько пренебрегают ими. А для нас — это трагедия. Если на легковой проще увернуться от другой машины, объехать и т. д., то на грузовике, да еще когда он загружен, не так-то легко изменить направление движения. Поэтому я обращаюсь с пожеланием прежде всего к автолюбителям — будьте точны и аккуратны на дороге. Всем нам станет приятнее жить и работать.

НИКОЛАЙ АТАРОВ
писатель

НАШИ НОВОГОДНИЕ ИНТЕРВЬЮ *

1.

Автомобиль для меня — это средство быстрой связи, а вовсе не приспособление для туризма, хотя именно так расценивают его и многие автолюбители, и некоторые организации.

Я отношусь к автомобилю во многом как к оздоровительному фактору. Каждый день провожу в деловых поездках один-два часа. И глубоко убежден, что для человека умственного труда это время не требует дополнительных затрат энергии, а является отдыхом, поскольку снимает умственное напряжение, переключает внимание. Когда ты «на колесах», ощущаешь себя обновленным. Не случайно врачи и психологи уже убедились, что автомобиль лечит, избавляет от неврозов, причем в этом смысле он более всего полезен именно для людей, работающих за столом.

2.

Никаких интересных случаев со мной не было.

3.

Мое самое горячее пожелание — организация автолюбителей в автомобильные клубы по всей стране. Это давно пора сделать.

Хочу привести одно сравнение. У нас давно действует общество по спасанию на водах. А общества по спасанию на дорогах нет. Хотя все мы прекрасно знаем, что на дорогах гибнет несравненно больше людей, чем тонет во всех наших водоемах.

Кое-где клубы автолюбителей уже созданы — в Москве, Ленинграде, в некоторых небольших городах. Но все это полукустарные, если можно так сказать, организации, без продуманного устава, без технической базы, без финансовой базы. А без устава и членских взносов такие общества, на мой взгляд, беспредметная затея.

Серьезно организованная система автоклубов — может быть, даже в форме всесоюзного общества — способствовала бы дисциплине на дорогах, лучшей подготовке любителей, рациональной эксплуатации машин. Автоклубы могли бы сколотить кадры отлично подготовленных тренеров. Начинающие любители получали бы в клубах капитальную подготовку, в то время как сейчас они приобретают всего лишь кое-какие навыки вождения машины и кое-какие сведения о правилах движения. Но для серьезной подготовки автолюбителей нужны педагоги, знающие специалисты, знакомые не только с тем, как управлять машиной и что означают дорожные знаки, но прежде всего с психологией вождения, со многими тонкостями, которые пока что, к великому сожалению, многие автолюбители познают лишь на горьком опыте.

Автоклубы помогли бы решить многие проблемы, которые сейчас относятся к разряду практически неразрешимых. Я имею в виду строительство гаражей, обеспечение запчастями, организацию ремонта и обслуживания машин, аварийной технической службы, то есть всего комплекса автосервиса. Наконец, клубы могли бы связаться со страховыми организациями, обеспечили бы обязательное страхование любителей.

У нас миллионы авто- и мотолюбителей, и число их растет буквально не по дням, а по часам. Их надо объединить. Их жизнь надо облегчить.

Советская техника

Минский сто шестой

Мотоциклы нашего завода давно знакомы любителям двухколесного транспорта. Самые легкие и простые в семье отечественных мотоциклов, они служат в качестве учебных машин в кружках, секциях и клубах ДОСААФ. Их любят сельские жители — за хорошую проходимость и надежность, городские — за маневренность и небольшие размеры. Многие, и вполне резонно, прежде чем обзавестись ИЖем или тяжелой машиной, проходят школу на минском 125-кубовом. И дорога в мотоспорт, как правило, начинается с него.

Мотоциклы наш завод начал выпускать в 1951 году. Тогда это была известная модель М-1А с двигателем мощностью 4,25 л. с. Постепенно совершенствуя конструкцию, удалось поднять мощность до 7 л. с. на М-105 и до 9 л. с. на сменившей ее недавно модели М-106.

Каждый новый наш мотоцикл сохранял не только прежний рабочий объем двигателя, но и широкую взаимозаменяемость основных узлов и деталей с предшественниками. Не составляет исключения и М-106. В чем же его отличия? Прежде всего обращают на себя внимание цилиндр и головка двигателя. Наружная форма их сечения стала почти квадратной, а площадь ребер значительно увеличена. Это гарантирует интенсивное охлаждение, необходимое при более напряженном тепловом режиме работы мотора. Камера сгорания приобрела форму «жокейской шапочки», в центре которой сделано отверстие для свечи зажигания. Такая камера обеспечивает более полное бездетонационное сгорание смеси, чем прежняя—с двумя отверстиями (под свечу и декомпрессор). Для лучшего наполнения цилиндра свежей смесью существенно изменены каналы и окна в нем, внутренний набор в глушителе и выпускная труба (ее диаметр увеличен с 35 до 40 мм).

Повышенная мощность двигателя потребовала усиления шестерен коробки передач: вместо модуля 1,75 для них принят модуль 2. Новые шестерни можно использовать вместо старых, но, разумеется, попарно (ведущую с ведомой).

Владельцам М-106 реже, чем водителям наших прежних моделей, придется заезжать на АЗС: бензиновый бак новой современной формы вмещает 12 литров топлива (у М-105 — 9 литров).

Прочнее и надежнее стала рама благодаря усилению некоторых ее труб. Теперь машину можно безбоязненно оборудовать ветровым и коленными щитками. Они не входят в комплект мотоцикла, но в будущем станут поставляться в магазины.

Вместо бокового упора, применявшегося раньше, М-106 снабжен центральной подставкой, отлитой из алюминиевого сплава. Обслуживать установленный на нее мотоцикл удобнее.

Более прочными стали вилка заднего колеса, узел ее соединения с рамой. Вилка с запрессованными в нее втулками закреплена при помощи болта с канавками, в которых удерживается смазка. Резиновые шайбы надежно защищают весь узел от проникновения воды и пыли.

В колесах увеличены фланцы, изменен угол загиба спиц. В ступице подшипники 201 уступили место подшипникам 202, для которых использована ось диаметром 15 мм. Более глубокий, чем на М-105, профиль обода не только сделал более жестким колесо, но и значительно облегчил монтаж и демонтаж шин.

Новые очертания машина получила благодаря багажнику из хромированных труб, расположенному позади седла. Он рассчитан на перевозку груза весом до 15 кг.

Мотоцикл М-106 окрашивается высококачественными автомобильными эмалями МЛ-12, придающими ему нарядный вид.

Мы надеемся, что новая модель понравится владельцам, как и прежние наши машины.

Г. РАДИОН,
главный конструктор
г. Минск

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

База мотоцикла, мм	1230—1255
Дорожный просвет при полной нагрузке, мм	135
Габаритные размеры (длина×ширина×высота) без багажника и зеркала, мм	1960×660×1000
Максимальная нагрузка, кг	150
Максимальная скорость, км/час	85
Сухой вес, кг	100
Средний эксплуатационный расход топлива, л/100 км	3,5—4,0
Тип двигателя	двухтактный, одноцилиндровый воздушного охлаждения
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	52×58
Рабочий объем, см³	123
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	9/5000—5500
Степень сжатия	8,5±0,3
Карбюратор	К-36С
Топливо	смесь бензина А-72 с маслом АКЗп-10
Воздушный фильтр	контактно-масляный
Сцепление	дисковое в масляной ванне
Коробка передач	четырехступенчатая
Общие передаточные числа коробки на первой, второй, третьей, четвертой передачах	2,924: 1,966: 1,331: 1,00
Колеса	невзаимозаменяемые
Размер шин, мм	65—484 (2,5—19")
Тормоза	колодочные диаметром 125 мм

ТРАССА В БОЛЬШУЮ ЖИЗНЬ

На этой странице мы открываем новую рубрику. В качестве первого материала предлагаем корреспонденцию, начало которой положили опубликованные в «Правде» большая фотография и информация о Гулькевичской средней школе в Краснодарском крае.

Шофер Гулькевичского сахарного завода Василий Филиппович Голосюк, с которым я ехал от станции Кавказская, узнав, что меня интересует сахзаводская средняя школа, «вводит в курс».

— Замечательная школа! Здесь и учат и специальность дают. Дочь у меня школу заканчивает. За ее будущее спокоен: можно в институт поступать, можно лаборанткой идти или шофером — водить машину.

«Волга» приближается к заводскому поселку. Справа — двухэтажная школа и трехэтажное новое здание, куда в нынешнем году перейдут ученики. Большой пришкольный производственный садовый и полевой участок замыкается автотракторным полигоном — тем самым, что на фото в «Правде».

На площади в два га — буквально все, что может встретиться и за пределами учебной трассы. Городского типа асфальтированные дороги дополняются косогором, крутым подъемом и спуском, заболоченным участком, железнодорожным переездом. Никаких условностей: грунтовая дорога — так настоящий проселок; на железнодорожном переезде — настоящие рельсы. В будке, напоминающей пункт ГАИ, школьники при помощи пульта управляют движением по полигону. Есть и нерегулируемые перекрестки.

Полигон — гордость школы. Основательно оборудованы и учебные кабинеты. В моторном — все современные двигатели, которыми оснащены автомобили и тракторы местных предприятий. Другой кабинет похож на зал политехнического музея — трактор и грузовик здесь действующие.

Конечно, создание такой базы было бы не под силу одному лишь шефу школы — сахарному заводу. В то же время и кадры, которые готовят здесь, приходят не только на сахарный завод, но и на автобазу, на спиртзавод, в совхозы. Поэтому понятно внимание к нуждам школы со стороны всех предприятий и хозяйств Кавказского района. Все они внесли немалый вклад в оснащение кабинетов техникой и в оборудование полигона. А строили это сложное хозяйство сами ребята. По такому же пути идут и другие районы края, перестраивая методику и укрепляя базу школ, готовящих механизаторов.

Кабинет безопасности движения. Преподаватель проверяет знание правил. За партами — девятиклассники, и Борис Иосифович Мисюков особенно строг. Ведь ребята уже овладели мопедом, мотороллером, мотоциклом, грузовой машиной, трактором и комбайном, успели поработать на угодьях совхозов. Не за горами время, когда они придут в отделы кадров сахарного завода и других предприятий.

Воспользовавшись переменой, задаю один вопрос: что собираются ребята делать после десятилетки?

Большинство отвечают: хотим быть водителями. Но это — не единственный ответ.

Дима Ситников: Буду поступать в автодорожный институт.

Сережа Чиров: Собираюсь в автомобильное военное училище.

Саша Пласковский: Моя мечта — поступить в авиационный институт.

Если план не удастся, Саша решил уехать в город, где есть авиазавод. А Дима и Сережа — работать шоферами.

Огорчаться ли тому, что Сашу Пласковского влечет небо? Конечно, нет! Не может быть так, чтобы все стали водителями. Но то, что большинство изучающих автотракторное дело стремятся стать водителями, показывает, что в школе смогли интересно, убедительно и профессионально ориентировать ребят в нужном для района и края направлении.

Подсчитаем технику, которой располагает школа. Семь тракторов, два мотоцикла с коляской, три мотороллера, шесть мопедов, «Москвич-408» и «Москвич-426», ГАЗ-51, автобус, самоходный комбайн, самоходные шасси. Да еще 40 сельскохозяйственных орудий — сеялок, культиваторов, опрыскивателей, разбрасывателей, плугов, лущильников... Невольно вспоминаются годы коллективизации. Колхоз имел гораздо меньше машин, чем эта школа. За одним трактором вся деревня шла.

Разнообразие транспортной техники не случайно. Оно связано с системой обучения, разработанной коллективом инструкторов под руководством кандидата педагогических наук заслуженного учителя РСФСР Аркадия Гавриловича Щеколдина, вот уже семнадцать лет возглавляющего школу.

Как же учат в сахзаводской школе механизаторов?

— Работа начинается в пятом классе и затем, год от года, — рассказывает Аркадий Гаврилович, — мы ставим перед школьниками все более сложные и в то же время все более интересные задачи.

В пятом классе инструкторы раскрывают общее устройство машин. Накапливаются технические понятия. С удовольствием пятиклассники разбирают и собирают агрегаты. Но ведь хочется поскорее сесть за руль! Учебный год завершается поэтому ездой на мопедах. В шестом классе школьники изучают технику углубленно. Награда — практическая езда на мотороллерах. В седьмом, восьмом и девятом классах они овладевают тяжелым мотоциклом, автомобилем, трактором, самоходными шасси, комбайном, причем не только на полигоне. Уже в седьмом классе ребята работают на пришкольном сельскохозяйственном учебно-опытном участке, а в девятом, в месяцы, когда на селе особая нужда в людях, трактористы-школьники трудятся на полях близлежащих совхозов.

Окончание на стр. 34.

плюс способности

Разные условия работы — разные требования к водителям

За угон автомобиля под суд

Дорога обязывает

Изучаем новые знаки

Даже имея один и тот же класс и стаж работы, водители на деле заметно различаются между собой. Говорят, сколько людей — столько мнений. Я скажу: сколько водителей — столько индивидуальностей, столько разных способностей точно оценивать дорожную ситуацию, быстро реагировать на нее, рассчитывать возможные варианты.

Эти индивидуальные особенности человека за рулем с каждым годом приобретают все большее значение. Увеличивается плотность транспортных потоков, растут скорости, одним словом, усложняются условия движения. На нынешнем уровне автомобилизации нельзя обеспечить безопасность лишь мерами технического или административного характера. Анализ дорожно-транспортных происшествий во всем мире свидетельствует о том, что больше половины из них случается по вине водителя, из-за ошибки человека, управляющего машиной. По этому поводу часто заключают: не хватило мастерства. С точки зрения медицины, дело не только в этом.

В понятии «искусство вождения» следует различать по крайней мере две стороны — профессиональные навыки и надежность работы водителя. Первые зависят от качества обучения (а научиться водить машину может каждый человек, за весьма редким исключением) и опыта. А вот надежность определяют способности, особенности его психофизиологических свойств, с которыми связана этого рода деятельность. Недостаточность таких способностей невозможно восполнить обучением. Знать, как поступить в аварийной ситуации, и суметь сделать это в считанные мгновенья — разные вещи. Стать водителем может каждый, но не каждый с абсолютной надежностью может управлять любой машиной, а тем более пожарной, автобусом, большегрузным автопоездом и т. п. И только специальный отбор позволяет определить, кто на что способен.

Вся деятельность водителя может быть разделена на процессы, связанные с получением информации, и работу с механизмами управления машиной. Систематическую, непрерывную информацию водитель накапливает в результате напряженного наблюдения за объектами вне машины: попутным и встречным транспортом, пешеходами, знаками и сигналами, профилем и состоянием дороги, за всем, что расположено непосредственно у дороги. Кроме того, через слуховые и вибрационные ощущения, а также наблюдая за приборами, он принимает сигналы о состоянии самой машины, ее агрегатов и узлов.

Основное внимание водитель, конечно, уделяет оценке дорожной обстановки. Значительная часть работы по управлению машиной представляет не что иное, как ответные реакции на складывающуюся обстановку. Ее непрерывные изменения требуют от водителя высокой бдительности, готовности к действию.

Таким образом, устойчивое внимание и постоянная бдительность в значительной степени гарантируют безопасность движения. Между тем вниманию нельзя обучить. Это форма организации психологической деятельности человека, в основе которой лежит определенное соотношение основных нервных процессов (силы и подвижности процессов возбуждения и торможения) в коре больших полушарий головного мозга. Основными свойствами внимания являются сосредоточенность — степень углубленности в работу с отключением от всего постороннего, направленность и устойчивость. Кроме того, внимание характеризуется такими качествами, как объем, распределение и переключение.

Объем внимания — это способность охвата большего или меньшего количества объектов. Распределение внимания дает возможность наблюдать за двумя или более объектами внешней среды и одновременно выполнять разнообразные действия, требующие направленного сознания. Если же таких объектов много, а одновременно выполняемые действия недостаточно автоматизированы, то на первое место выступает переключение внимания.

Обратимся к процессам восприятия. Внешнее его выражение — всматривание, то есть устойчивое зрительное наблюдение с целью точно распознать видимый объект, что имеет особенно большое значение при интенсивном движении, когда времени на это очень мало. Качество восприятия также зависит не только от опыта и тренированности в различении объектов, их формы, в оценке скорости, глубины, расстояния, но и от состояния высшей нервной деятельности.

Так что отмечаемую при анализе дорожно-транспортных происшествий «невнимательность» зачастую следует рассматривать как проявление сложившегося в организме под влиянием ряда факторов особого психофизиологического состояния, выразившегося в запоздалом осознании явления, замедлении двигательной реакции.

Итак, управление машиной предъявляет высокие требования к работоспособности почти всех систем организма водителя: высшей нервной деятельности, вниманию, восприятию и другим высшим психическим функциям, состоянию

Посмотрите, как сосредоточен и внимателен водитель. Да, тяжело вести многотонный автопоезд десятки и сотни километров пути, не каждый шофер справится с этой работой. Тут нужны люди особого склада, способные осилить и чисто физические нагрузки, и усыпляющую монотонность дальней дороги.

зрительного и двигательного анализаторов. Водитель в любой момент может попасть в чрезвычайную ситуацию, когда ему придется почти мгновенно не только воспринять создавшуюся обстановку, но и правильно осмыслить ее, принять верное решение и выполнить его. Весь этот цикл процессов должен быть осуществлен в течение очень малого отрезка времени. Чем больше скорость машины, на которой работает шофер, чем сложнее дорожная обстановка, в которой он трудится, тем меньше у него времени для реализации этого цикла. Вот почему при подборе водителей для той или иной конкретной деятельности надо учитывать не только их подготовку и соответствие общим медицинским нормам, но и их способности.

Конечно, чтобы из однородной по возрасту, образованию, состоянию здоровья группы людей отобрать обладающих всеми психофизиологическими качествами надежного водителя, нужно прежде всего точно знать, какие требования предъявляет к человеку эта профессия вообще и характер работы в частности. От достаточно полного и правильного анализа его трудовой деятельности зависит эффективность всей системы отбора.

В нашей стране еще в 20—30-е годы при отборе кандидатов на профессию шофера большое место уделялось состоянию внимания, скорости реакции, готовности к действию, скорости и точности ориентировки, то есть качествам, характеризующим особенности высшей нервной деятельности. По результатам соответствующей проверки одни получали направления только на полуторатонные грузовики, другие — на машины большой грузоподъемности, третьи — на любые автомобили, в том числе и специальные. К сожалению, в дальнейшем такой отбор на водительские профессии был прекращен.

Сейчас эта работа должна быть непременно возобновлена. Тем более, что есть уже и первый опыт: недавно в Москве создана специальная лаборатория по отбору водителей для работы на автотранспорте милиции. Видимо, всерьез заняться этой проблемой следует и министерствам автотранспорта вместе с Министерством здравоохранения СССР. Специальный подбор водителей для работы в условиях, которые наиболее соответствуют их возможностям, на машинах определенных типов, наряду с другими мероприятиями позволит в значительной степени повысить безопасность движения.

Ю. БОРОВЕР,
старший научный сотрудник ВНИИ МВД СССР, кандидат медицинских наук

Водительские права XVIII века

Многие полагают, что правила движения появились вместе с автомобилем, а до этого в них нужды не было. Но вот перед нами небольшой пожелтевший лист плотной бумаги — «Билет», выданный «извощику Рождественской части... дворовому человеку Ивану Иванову» санкт-петербургским обер-полицеймейстером в 1784 году. Этот билет не только служил своеобразным «водительским удостоверением», которое, как и сейчас, необходимо было иметь при себе, но и содержал правила уличного движения.

Прежде всего они предписывали умеренную скорость: «В городе и предместиях ездить на взнузданных лошадях, малой рысью, а скоро отнюдь не ездить». Записаны в билете и указания, касающиеся проезда перекрестков, на которых в те времена не было, разумеется, ни регулировщиков, ни светофоров: «А когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать тише и осматриваться во все стороны, чтобы кому повреждения не учинить или с кем не съехаться». Существовали в правилах и ограничения обгона: «По мостам чрез реки карет не объезжать, а ехать порядочно и не скоро».

А вот как определялись границы «владений» пешехода: «Для хождения пеших подле домов положены большие камни, то на оных камнях отнюдь не становиться, тож и подле самих стен, где пешие ходят, не становиться, дабы тем не мешать ходить пешим».

Целых три пункта определяли порядок стоянки. «Становиться на отведенных от полицейских офицеров местах, а в иных местах, кроме отведенных, под штрафом не становиться». «На улицах становиться карета за каретою, а рядом больше двух карет не становиться».

Звуковым сигналом извозчика служило металлическое кольцо на бляхе, прикрепленное к хомуту. Бренчание кольца должно было предостерегать зазевавшихся прохожих. Но разудалые ямщики шумели как могли. Правила не обошли и это: «На улицах громко не кричать и не свистать».

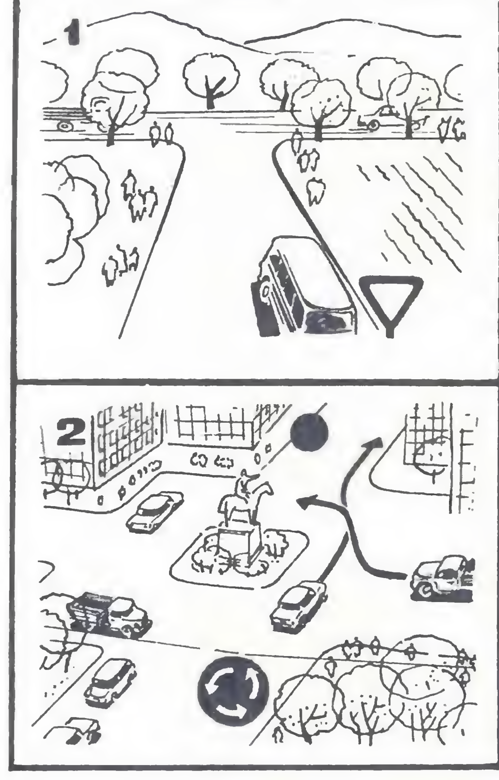
И в те времена существовала проблема «водитель—пассажир». Правила предостерегали: «С ездоками поступать вежливо и отнюдь грубость не чинить».

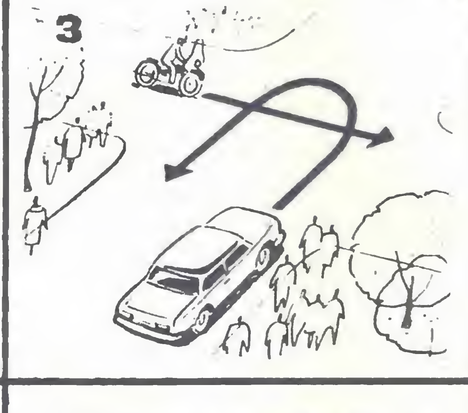
«Водители» были обязаны в экстренных случаях предоставлять транспорт в распоряжение властей: «...накрепко тебе подтверждается, если сделается в той части, где ты записан, пожар, то ни мало не мешкав, где б ты не был, явиться тебе при пожаре... всякой из домов нещастливых скарб по приказу полицейского своей части офицера отвозить в повеленные места со всяким бережением в целости без платы за провоз».

Были в билете правила определяющие порядок регистрации, внешний вид повозки и извозчика, взаимоотношения с полицией и многое другое. И наверное, «дворовый человек конного полку вахмистра князя Дмитрия Тенищева извощик Иван Иванов», о билете которого мы вам рассказали, так же сетовал на сложность 26 пунктов тогдашних правил, как современные водители на 175 пунктов правил нынешних.

А. ПРОСТАКОВ

Ленинград





1. Правильно ли установлен этот знак!

да 1 — нет 2

2. Кто пользуется преимуществом при проезде перекрестка!

грузовой автомобиль 3 — легковой автомобиль 4

3. Кто должен уступить дорогу в этой обстановке!

водитель автомобиля 5 — водитель мотоцикла 6

ГДР. Специалисты подсчитали, что в стране средние годовые пробеги различных транспортных средств распределяются следующим образом: легковые автомобили — 9400 км, мотоциклы — 5200 км, мопеды — 3600 км. Предполагают, что к 1980 году средняя цифра для легковых автомобилей достигнет 11 000 км.

АНГЛИЯ. Большие споры разгорелись вокруг строящейся в Бирмингеме скоростной дороги, которая уже успела получить название «ловушки смерти». Дело в том, что средний из семи рядов дороги предполагается поочередно использовать для движения в разных направлениях: утром — в город, вечером — из города. Автомобили, едущие по среднему ряду, который, в отличие от других, покроют красным асфальтом, будут отделены от встречного транспорта лишь передвижными светящимися маячками, а скорость на новой трассе разрешена до 90 км/час.

Противники проекта указывают, что подобная дорога в Монреале (Канада) была закрыта после целого ряда аварий со смертельным исходом и вновь введена в действие лишь после того, как вдоль осевой линии была построена разделительная стенка и введена резервная зона. Представители компании, строящей дорогу, выставляют свои доводы. Они утверждают, что при той же пропускной способности, что и восьмирядное шоссе, новая трасса значительно дешевле, занимает меньше земли, и ссылаются на то, что во многих местах подобные дороги уже успешно функционируют.

АНГЛИЯ. Дороги Англии, как сообщает Британская дорожная федерация, наиболее загруженные во всем мире. На каждую милю (1609 м) здесь приходится более 62 моторных транспортных средств, тогда как в США, Франции, Италии этот показатель равен 30—40.

С 1958 года движение транспорта на английских дорогах усилилось в два с лишним раза.

ИТАЛИЯ. Здесь зарегистрировано свыше 10 миллионов автомобилей и около 4 миллионов других транспортных средств (мотоциклы, мотороллеры). По отчетным данным, в Италии за один год в дорожно-транспортных происшествиях погибают около 10 000 и получают ранения свыше 230 тысяч человек.

НИГЕРИЯ. С апреля 1972 года в стране будет введено правостороннее движение. Еще 11 лет назад на конференции по вопросам транспорта было достигнуто соглашение, по которому в странах Западной Африки движение должно стать

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

4. В каком ряду должны находиться мопеды на улице или дороге с многорядным движением?

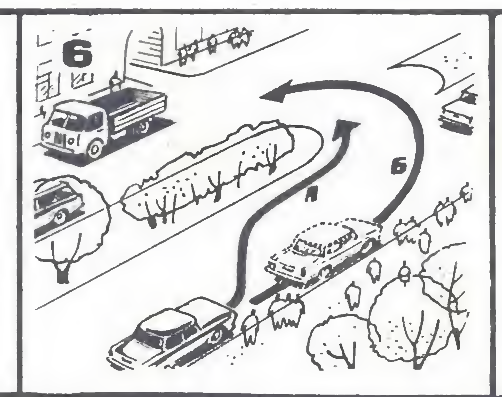
в любом 7 — в первом 8 — не далее второго 9

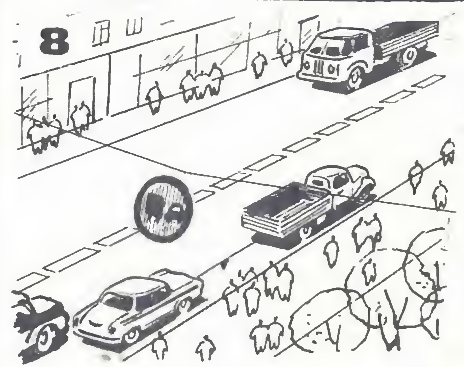
5. Можно ли остановиться в этом месте?

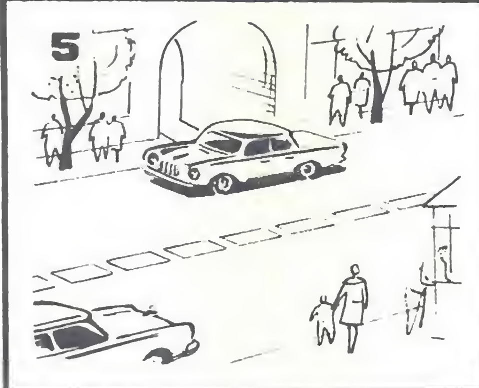
да 10 — нет 11

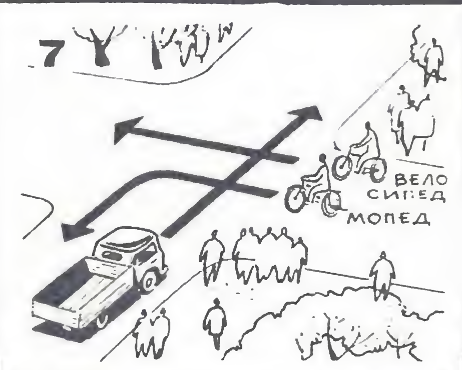
6. Какой из показанных маневров правилен?

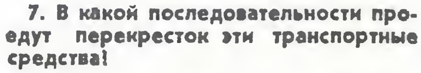
только А 12 — только Б 13 — оба маневра 14











7. В какой последовательности проедут перекресток эти транспортные средства?

автомобиль мопед и велосипед	мопед автомобиль велосипед	мопед и велосипед автомобиль
15	16	17

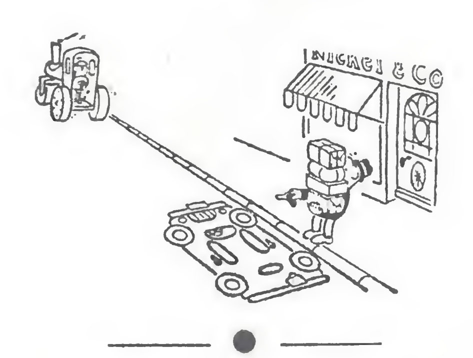
8. Можно ли обогнать эти автомобили?

да 18 — нет 19

Ответы — на стр. 40.

На дорогах всего света

правосторонним. С решением конференции тогда не согласилась только Гана. Ныне и ганское правительство намерено в ближайшее время рассмотреть этот вопрос.



США. Министерство транспорта в интересах безопасности движения предложило оснастить все легковые автомобили (начиная с моделей 1973 года) устройством, которое не позволяло бы им развивать скорость выше 155 км/час. Помимо того, при достижении скорости 140 км/час будет включаться звуковой сигнал и мигающий свет, оповещая пешеходов и водителей других транспортных средств, что данный автомобиль движется с повышенной скоростью. В соответствии с разработанным проектом стандарта, который Национальное бюро безопасности движения автомобильного транспорта предполагает ввести в действие с 1 октября нынешнего года, шкала спидометра должна быть рассчитана на скорость до 155 км/час. Это мероприятие касается не только легковых автомобилей, но и грузовых, а также автобусов и мотоциклов. Исключение составляют полицейские машины.

ФРАНЦИЯ. Интересный эксперимент проводится в г. Монпель. Здесь организован кооператив, пользующийся на принципах самообслуживания 35 автомобилями такси. Каждый из 240 его членов имеет ключ зажигания, который подходит к любой машине кооператива. Чтобы пустить двигатель, нужно опустить специальный жетон стоимостью 10 франков, который позволяет проехать 18 километров. После того как машина прошла 18 километров, зажигается лампа, сигнализирующая о том, что через 200 метров она остановится. Для продолжения поездки необходимо опустить новый жетон.

Автомобили кооператива не могут выезжать за пределы города, зато их можно бесплатно ставить в любом месте. Контролеры кооператива заботятся о том, чтобы машины всегда были заправлены горючим.

На каждом ключе зажигания нанесен личный номер его владельца. Машина всякий раз фиксирует номер ключа, дату и время поездки, поэтому в случае нарушений или злоупотреблений всегда можно найти виновного.

ФРАНЦИЯ. Парижская газета «Монд» выступила за более строгие меры к автомобилистам, превышающим нормы провоза пассажиров и груза в легковых автомобилях. Перегруженный автомобиль становится трудноуправляемым, увеличивается его тормозной путь, он медленнее набирает скорость. Число таких машин на дорогах резко возрастает в период летних отпусков, когда из-за большой интенсивности движения и без того страдает безопасность. По данным статистики, пишет газета, в этом причина свыше 2000 дорожных происшествий ежегодно.

ФРГ. На пресс-конференции в Бонне министр транспорта, почты и телеграфа Георг Лебер заявил, что с этого года на всех дорогах, кроме автобанов и дорог с разделенными физической преградой полосами, скорость движения будет ограничена до 100 км/час. До сих пор какого-либо ограничения скорости на западногерманских дорогах не существовало, за исключением городов, где она не должна превышать 50 км/час.

ДЕЛО ОБ УГОНЕ

Судебный очерк

На скамье подсудимых — высокий широкоплечий спортивного вида парень двадцати лет от роду. Народный суд Волгоградского района Москвы слушает дело по обвинению студента строительного техникума Александра Немкина в том, что он «в состоянии алкогольного опьянения совершил угон без цели хищения автомашины марки «Волга», не имея прав на вождение, нарушил правила безопасности и эксплуатации транспорта и совершил аварию, столкнувшись с троллейбусом».

Вина его очевидна. Но суд кропотливо ищет ответы и на другие вопросы. А главный из них — что привело человека на путь преступления. В данном случае поучительно выяснить, кто, так сказать, остался «за кадром», но был явно пособником в этой печальной истории.

Обратимся к обстоятельствам дела. Утро субботнего дня, того самого, что закончился для Немкина так печально. Встречаются трое молодых парней — Немкин, Соколов, Сизов. Чем занимаются они, на что направлен их интерес?

— Сначала мы выпили водки в магазине, — рассказывает Сизов, — потом поехали ко мне и еще выпили в подъезде, потом еще добавили, потом я уже не помню, что было... очнулся я в больнице.

Это верно. Сизов с тяжкими, опасными для жизни повреждениями был доставлен в институт имени Склифосовского. Спасибо медицине, жизнь спасла, но инвалидом Сизов остался на всю жизнь.

Показания обвиняемого Немкина уточняют дальнейшее развитие событий:

— Потом мы сели в такси и поехали на Зеленодольскую улицу, где выпили еще пол-литра. Пошли по улицам. Гуляем, смотрим, около поликлиники «Волга» стоит. И дверца открыта...

Вот и появился еще один «помощник». Значит, стоит на улице машина «скорой помощи». Шофера не видно ни рядом, ни в отделении, а дверца этак гостеприимно открыта. Залезайте, мол, друзья любезные!

Послушаем объяснения (правда, невразумительные), которые дал по этому поводу шофер «скорой помощи» Василий Коноплев.

— Я ездил ужинать. Приехал. Затем отпросился домой. Приехал обратно. Лег отдохнуть. А машину угнали.

Видите, как все просто. Так устал, бедняга, от ужина и поездки домой, что отдыхать лег. И оставил дверцу открытой, чем помог Немкину совершить преступление.

Водитель Коноплев получил строгое административное взыскание.

— «Волга» стоит. И дверца открыта, — говорит Немкин. — Взял я тогда у Соколова ключ от зажигания...

Остановимся и на этом факте. Значит, Немкин просил ключ у третьего собутыльника — Соколова, механика вычислительного центра. И тот без колебаний вручает ключ, которым подсудимый, можно сказать, открыл себе двери тюрьмы. Затем Соколов спокойно наблюдает, как разворачиваются события:

— Я видел, как они сели в машину и поехали, повернув на Рязанский проспект. А потом я пошел домой.

Перед нами еще один из тех, кто помог Немкину совершить преступление.

Откуда же у Соколова ключ от замка зажигания? Владельцем машины он не является, водительских прав у него нет.

— Я встретился с Немкиным и Сизовым вечером, — рассказывает он, — а выпили мы еще утром этого дня. Немкин потребовал у меня ключ от зажигания, сказал, что хочет угнать машину. А ключ этот дал мне незнакомый шофер персональной «Волги», когда подвозил меня, Немкина и других ребят.

Видите, на сцене появился еще один «помощник», до странности щедрый «незнакомый шофер».

— Я не хотел угонять машину, я хотел только покататься, — твердил обвиняемый, двадцатилетний оболтус, косая сажень в плечах, стоя перед судьями.

Во всех деталях этого дела тщательно разбирался состав суда под председательством В. И. Поспеева. Человек трудной судьбы, участник Великой Отечественной войны, он своими глазами видел смерть двадцатилетних защитников Родины. Он не может забыть это, когда преступление совершают теперешние их сверстники. Поэтому слушание дела Немкина опытный судья превратил в показательный урок правоведения. Присутствовала на нем почти вся группа, в которой учился подсудимый.

Сокурсникам преступление, совершенное Немкиным, еще не кажется серьезным. С их точки зрения, это всего лишь забавная шутка подвыпившего весельчака.

— Да что там, дадут полгода условно, — слышится в перерыве прогноз одного из студентов.

— Факт, ведь он не угонял, просто взял покататься, — вторит ему другой.

Увы, налицо отсутствие элементарных правовых знаний. Тот факт, что Немкин совершил угон и наезд в пьяном виде, проходит мимо их внимания или даже смягчает вину, а по нашим законам состояние алкогольного опьянения при совершении преступления усугубляет ее.

— Поехали на улицу Михайлова, — продолжает показания Немкин, — дальше по 2-й Институтской, выехали на Рязанский проспект и поехали в сторону Таганки. Когда ехали по Нижегородской улице, то недалеко от пивного бара я наехал на троллейбус...

Обратите внимание на ориентир. Сам того не замечая, назвал Немкин еще одного своего «помощника» — алкоголь. В сущности, именно своему пристрастию к выпивкам обязан Немкин тем, что проведет несколько лет в заключении.

Продолжается судебное разбирательство, продолжается урок законоведения. Не по вине судьи он запоздал.

— Вы сознаете, подсудимый, какой страшный вред вы могли нанести людям! Пьяный человек, не умеющий водить машину, за рулем. Ведь она в его руках подобна артиллерийскому снаряду, пущенному сумасшедшим!

— Вы, Немкин, направили машину на самую оживленную магистраль района, да еще в часы «пик». Вы совершили наезд, причинили материальный ущерб, чуть не убили Сизова!

— Как вы могли сесть в машину «скорой помощи»! А если бы она была нужна для выезда к тяжелобольному, умирающему?!

Притихли сокурсники, ловят каждое слово председательствующего. Только здесь, в судебном зале они начали понимать, что Немкин совершил самое настоящее преступление.

С Немкина взыскана стоимость ремонта троллейбуса и разбитой «Волги». Суд приговорил его к четырем годам лишения свободы с содержанием в лагере общего режима. Тут же в зале суда он был взят под стражу.

Н. КУЗНЕЦОВА

Моральный климат дороги

С каждым годом все больше людей — не машин, а прежде всего людей, — вступают в контакт на дороге, и сама она из транспортной магистрали превращается в «предприятие» со своим коллективом.

Водитель — человек особый, как особы и специфичны обстоятельства, в которых он действует. Ему нужны не только отличная реакция, умение мгновенно оценить обстановку и принять единственно верное решение, но и высокие моральные качества, ибо управляет он «источником повышенной опасности». Конечно, автомобиль — не пистолет, но уж никак и не игрушка. Водителю должны быть присущи в самой высокой степени многие нравственные качества, не столь очевидные для обладателей других профессий. Вот почему сейчас, в период бурной автомобилизации, нам представляется важным повести разговор о моральной атмосфере дороги — места, где уже сегодня перекрещивается множество человеческих судеб.

Из всего многообразия отношений, в которые вступают члены этого громадного и неоднородного коллектива, хочется выделить три, если можно так сказать, вида: отношения шофера с шоферами, с попутчиками и с автоинспекторами. Именно сумма этих отношений и определяет, на наш взгляд, моральный климат дороги.

ВОДИТЕЛЬ И ВОДИТЕЛЬ

Кто-кто, а уж шоферы наверняка помнят зимнюю трагедию, разыгравшуюся несколько лет назад под Козельском. Фары машин, проходивших время от времени по дороге, высвечивали стоящий на обочине, накренившийся набок грузовик с открытой дверцей. И никто не остановился, ни у кого не вызвала тревоги привычная в общем-то картина. А утром водителя нашли замерзшим, и выяснились подробности. Водитель поддомкрачивал задний мост. Домкрат сорвался, ему сломало и придавило руку.

Понимая, что это из ряда вон выходящий случай, думаю все же, что он был просто невозможен в те годы, когда машин было намного меньше. Традиции шоферского братства — «Сам погибай, а товарища выручай» — не позволили бы никому проехать равнодушно мимо очевидной аварии.

В последние годы в шоферы пришло много молодых парней. Если раньше, в условиях «безмашинья» и бездорожья водитель был личностью исключительной, почти что как летчик, его редкая профессия создавала ореол, и он старался быть его достойным. В последние годы «производство» шоферов стало массовым, поточным. За руль вместе с теми, кто достоин этого, попало немало случайных людей.

Эти люди не познали законов шоферской взаимовыручки ни на опыте, ни на курсах — там их учили технике, но не шоферской морали. Раньше водителем становился лишь тот, кто выдерживал испытание дорогой, сейчас для этого считается достаточным испытаний на экзаменах в ГАИ. Не подумайте, что я идеализирую былое время — просто хочется, чтобы мы в сегодняшний день взяли все лучшее из вчера.

..Осенняя ночь. Дождь. Глухой проселок с прорезанными на полметра колеями. «Москвич» застрял основательно и безнадежно. До магистрали три километра. Но и там движения нет — воскресенье. Чу, гул трактора! Мчусь куда-то вниз, через овраг, через поле... Наконец деревушка (позже узнаю — Красатынка). Огонь лишь в одном окне, и у него стоит еще тепленький трактор. Тракторист только что снял сапоги, а на спецовку сил не хватило — так и дремлет в ней над борщом. Выслушал, нагнулся за сапогами. И за весь путь до машины — ни слова упрека, ни напоминания о том, как он выдохся за день и как ему не хочется возвращаться под дождь.

Я знаю, в деревне Красатынка живет настоящий водитель. Его зовут Миша. Я его видел лишь однажды, но с той поры он мой друг. Если понадобится, я ему отдам последнее что у меня есть.

...Многие выручали меня, многих выручал я. Дорога делает нас друзьями. И если попадаются еще такие, что пожалеют запасную деталь, камеру, — это не шоферы. Так, куркули, извозчики. Они соблюдают только писаные правила, и то не всегда. Вот он едет — не переключая дальний свет на ближний, уверенный, что ты его не остановишь, не успеешь. Вот он ползет на грузовике с прицепом по середине дороги, не позволяя обогнать себя — уверен, что по обочине ты его не обойдешь и не остановишь, а номер можешь записывать — нет такого правила, чтобы уступать дорогу, попробуй, докажи, что он ехал не там, где нужно. Вот он на «газике» с двумя ведущими мостами остановился на сухом месте, предлагая «Запорожцу» объезжать по луже.

В шоферском цехе, каким является дорога, нельзя без взаимопомощи и доверия. Это доверие по большому счету, не просто вера в то, что, пока я обедаю в придорожной столовой, с машины не сопрут «дворники». Я доверяю всем шоферам жизнь — и особо остро ощущаю меру этого доверия, когда на приличной скорости сближаюсь со встречной машиной. Я верю в то, что у него не дрожат руки, не двоится в глазах с перепоя, что у него достанет реакции в мгновение выправить руль после удара колес о колдобину, в то, что он не станет в эти мгновения закуривать и глазеть по сторонам. И я знаю, что такой же мерой верит и мне шофер встречной машины, и потому стремлюсь быть достойным этого доверия.

ВОДИТЕЛЬ И ПОПУТЧИК

Чаще всего в контакт с шофером пытается вступить тот пешеход, которого точнее будет определить как попутчика (берутся обычные ситуации, а не чрезвычайные).

Воскресенье, 26 сентября, вечер. Возле моста через Угру на рюкзаках сидит десяток туристов. Они устали и позабыли о своих гитарах, но чувство юмора не утеряли. Когда показывается автобус, студентка в джинсах и шляпе выходит на проезжую часть дороги, падает на колени и умоляюще простирает руки. Автобус резко отворачивает влево и уходит. В нем занято меньше половины мест. Впрочем, не доезжая остановки у перекрестка дорог, — видимо, он не рейсовый, а заказной, — автобус все же останавливается, чтобы забрать полтора десятка людей с туго набитыми мешками. Больше нигде автобус не останавливается до самой Калуги. Все ясно: у этих кошельки толще, чем у студентов.

За такого «коллегу» стыдно. Стыдно перед студентами, перед самим собой.

Я помню послевоенные годы, когда машины исчислялись единицами. Перевезти дрова, уголь, сено, перевезти вещи — за всем приходилось идти кланяться шоферу. И кланяться, конечно, не с пустыми руками. Шофер все вывозил — и делал это в нерабочее время, в ночь, в любую погоду. Брал за это, но он и заслуживал оплаты, работая сверхурочно, укорачивая свой отдых. Того шофера я понимаю — он был поистине спасителем во многих жизненных ситуациях.

Но возьмем сегодняшний день. Множество автомобилей. Неплохо налаженное автобусное движение. И если все же кто-то «голосует» у обочины попутной машине — значит, очень спешит. А ты идешь порожняком, и место в кабине свободно, и время тебя не гонит, и маршрутные автобусы ходят здесь редко...

Но вот попутчик доехал, начинает рыться в кошельке: «Сколько с меня?» И когда говоришь ему «нисколько», — недоверчиво смотрит. А ведь что особенного сделал водитель (мы уж отвлечемся от того, что он за это время получает зарплату). Два раза притормозил?

Я знаю шоферов, которые не возят попутчиков только из-за того, что все считают себя обязанными платить. Так и хочется сказать этим попутчикам: «Не оскорбляйте шофера».

Знаю таких, кого останавливает предубеждение и какой-то части работников дорожного надзора: все, мол, вы водители одним миром мазаны — калымщики. Да, есть среди шоферской братии любители сорвать трешку, но не они ведь делают погоду на дороге. Так давайте снимем подозрение с самой профессии.

САМ СЕБЕ МИЛИЦИОНЕР

Пожалуй, тема взаимоотношений водителей и работников ГАИ — самая щекотливая из всех затронутых. Я знаю инспекторов, чей авторитет основан на уважении к ним, к их профессиональным и человеческим качествам. Но как часто еще сотрудника ГАИ просто боятся, потому что он не выдерживает соблазна щегольнуть властью. Не оттого ли так каменны юные лица иных инспекторов, что они опасаются за авторитет власти, по неопытности и недостатку воспитания не понимая, что должность сама по себе никогда авторитета не создаст.

Не случайно, пожалуй, многие считают, что пожилой «гаишник» лучше. Хоть он и может разглядеть такие вещи, о которых сам водитель не подозревает, но в общении обходительнее и мудрее, да просто-напросто человечнее.

Но есть и другая сторона вопроса. Вы заметили — чем дальше с глаз ГАИ, тем больше нарушений, больше аварий. В глубинке, в районе, уже не редкость выпивший за рулем. Да и вблизи от областного центра порой шофер не откажется от стопки, если есть возможность избежать встречи с ГАИ.

Боятся не аварии — боятся милиции. Еще далеко не все водители обладают необходимой профессиональной самодисциплиной. А ведь в идеале каждый сам для себя должен стать автоинспектором. Тогда встреча с милиционером на дороге не будет пугать, тогда ты уверуешь в то, что он желает тебе добра.

Интересно было наблюдать за шоферами в округе Зуль (ГДР) — побратиме Калуги. Там, в горах Тюрингии, на серпантинах дорог очень много пересечений с линиями железнодорожной узкоколейки, и на переездах нет никаких шлагбаумов, нет дежурных. Лишь в десятке метров от каждого стоит предупреждающий знак. И никаких аварий не бывает, хотя там и любят высокие скорости. На узких горных дорогах со множеством закрытых поворотов это выглядит опасным, но ездят водители аккуратно: если уж висит знак остановки, обязательно остановятся, даже когда в пределах обзорности нет ни одного встречного или попутного автомобиля.

Это уже настоящая культура дороги, когда водителем руководит не боязнь наказания за нарушение, а личное чувство ответственности...

А в автоинспекторе я хочу видеть коллегу, опытного и мудрого советчика, настоящего режиссера на дороге.

Ю. СОЛЯНИКОВ,
редактор областной
газеты «Молодой ленинец»

г. Калуга

Публикуя статью Ю. Соляникова, редакция приглашает читателей высказать свои суждения по поводу затронутых автором проблем. Как вы оцениваете моральный климат на дорогах? Что, на ваш взгляд, нужно сделать, чтобы взаимоотношения всех участников движения соответствовали нашим общественным нормам и создавали наилучшие условия для высокопроизводительного труда шоферов, снижения аварийности!

ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ

В печати уже сообщалось, что Государственный комитет стандартов Совета Министров СССР утвердил новый стандарт на дорожные знаки (проект его был опубликован в № 5 журнала «За рулем» за 1970 г.). Повсеместно новые знаки будут вводиться с середины нынешнего года, но уже сейчас они появились на главных магистралях многих городов. Так что пришла пора изучать их.

В помощь водителям редакция подготовила четыре плаката-пособия по всем четырем группам дорожных знаков. В этом номере мы публикуем первый из них.

Существо тех изменений, которые претерпел ГОСТ на применяемые в нашей стране дорожные знаки, сводится к дальнейшему совершенствованию средств, облегчающих водителю ориентацию на дороге, информирующих его о возможных опасностях.

Информационную службу, как известно, несут в основном знаки, входящие в группу предупреждающих. Вот почему значительная часть нововведений связана именно с ними.

Первое, что бросается в глаза даже при беглом чтении, — увеличение числа знаков в группе: вместо прежних 19 их стало 25. Шесть «новичков», можно сказать, отпочковались от знака «Прочие опасности». Если раньше, увидев знак «Прочие опасности», водитель зачастую должен был гадать о том, что его ждет в пути, то новые знаки-символы четко предупредят о пересечении трамвайной линии, выезде на набережную, крутом подъеме, участках дороги, где можно ожидать выброса гравия, падения камней, сильного бокового ветра. Такая информация позволяет водителю заблаговременно принять необходимые меры, выбрать соответствующий обстановке режим движения.

Вообще-то можно считать, что новых знаков в группе вдвое больше, чем мы назвали: еще шесть из «старожилов» выступают в новом обличье, несут новую дополнительную информацию. Знак 1.4 сигнализирует ныне не просто о перекрестке, а о пересечении равнозначных дорог. Знак 1.5 в своих «модификациях» предупреждает водителя не только о пересечении его пути второстепенной дорогой, но и подсказывает, с какой стороны примыкает эта дорога к магистрали и даже под каким углом. «Извилистая дорога» тоже может менять свой рисунок, ибо знак должен теперь сообщать и о следующих один за другим опасных поворотах, и о направлении первого из них — направо или налево. Подобным образом при необходимости трансформируется также знак «Сужение дороги», если проезжая часть сужается не с обеих сторон, а только с одной. Наконец, на знаке «Крутой спуск» будет наноситься величина уклона.

Особо следует сказать о знаке «Пешеходный переход». Он подразумевает теперь только отмеченный определенным способом пешеходный переход, а не прежние вне времени и пространства «места возможного появления людей». Иными словами, нельзя установить этот знак вообще перед каким-нибудь населенным пунктом, как бы утверждая за пешеходом никем не предоставленное ему право выходить на проезжую часть на любом участке дороги. Места перехода улицы или дороги должны быть локальны и четко обозначены разметкой или специальным знаком. Тогда можно предъявлять самые высокие требования и к водителю, и к пешеходу.

От смысловой стороны дела перейдем к технической. Во-первых, новый ГОСТ увеличил размеры знаков. Если раньше в зависимости от расчетных скоростей дорог и городских улиц сторона предупреждающего треугольника составляла от 500 до 900 мм, то теперь эти границы повышены: минимальная — 600 мм, максимальная — 1200 мм. Так что новые знаки должны читаться лучше. Во-вторых, увеличено расстояние, которое полагается выдерживать от места установки знака до опасного участка дороги: оно будет составлять теперь в населенных пунктах 50—100 метров, на дорогах — 150—300. При возросших за последнее время скоростях движения мера эта совершенно необходима. Если же знаки по каким-то причинам установлены на ином расстоянии, то оно должно быть указано в этом случае на дополнительной табличке. Вне населенных пунктов перед особо опасными местами предупреждающие знаки дублируются. Места эти строго определены: железнодорожный переезд, пересечение с главной дорогой, разводной мост, выезд на набережную, дети на проезжей части. Знак-дублер должен находиться не менее чем за 50 метров до опасного места, кроме одного — «Пересечение с главной дорогой», который располагается непосредственно перед перекрестком.

Есть еще одно важное указание по установке знаков. Применяя на главной дороге знак «Пересечение с второстепенной дорогой», на второстепенной надо обязательно вывешивать знак «Пересечение с главной дорогой» или «Проезд без остановки запрещен». Иными словами, они должны «работать» только в паре, нельзя предоставить преимущество одному из водителей, не предупредив об этом другого.

1.1. Железнодорожный переезд со шлагбаумом.

1.2. Железнодорожный переезд без шлагбаума.

1.3. Пересечение с трамвайной линией.

1.4. Пересечение с равнозначной дорогой.

1.5. Пересечение со второстепенной дорогой.

1.6. Пересечение с главной дорогой.

1.7. Регулируемое пересечение (участок дороги).

1.8. Разводной мост.

1.9. Выезд на набережную.

1.10. Опасный поворот дороги.

1.11. Извилистая дорога.

1.12. Крутой спуск.

1.13. Крутой подъем.

1.14. Неровная дорога.

1.15. Скользкая дорога.

1.16. Выброс гравия.

1.17. Сужение дороги.

1.18. Двустороннее движение.

1.19. Пешеходный переход.

1.20. Дети.

1.21. Ремонтные работы.

1.22. Животные на дороге.

1.23. Падение камней.

1.24. Боковой ветер.

1.25. Прочие опасности.

И последнее. Во избежание различных толкований правила движения специально подчеркивают, что предупреждающие знаки лишь сообщают водителю о характере возможной опасности, но не вводят, за исключением знака 1.6, каких-либо дополнительных ограничений. В каждом отдельном случае водитель должен руководствоваться соответствующими сложившейся обстановке статьями правил движения.

Художник В. Корзинкин

За рулём
ПЛАКАТ·
·ПОСОБИЕ·
1.1
1.2
1.3
1.4
1.5 а
1.5 б
1.6
1.7
1.8
1.9
1.10 а
1.10 б
1.11 а
1.11 б
1.12
10%
1.13
12%
1.14
1.15
1.16
1.17 а
1.17 б
1.17 в
1.18
1.19
1.20
1.21
1.22 а
1.22 б
1.23
1.24
1.25

ОБНАДЕЖИВАЮЩИЕ ИТОГИ

Достижения автомотоспортсменов — съезду ДОСААФ

Если попытаться подсчитать количество стартов советских автомотоспортсменов в минувшем году, то придется решать довольно сложную задачу. Только одних выступлений на чемпионатах мира и Европы было около сорока, а соревнований, в которых велась борьба за золотые медали первенств Советского Союза, больше сотни. Число же традиционных стартов вряд ли можно назвать даже приблизительно.

Давайте попробуем в этом море спортивных событий, радостных и огорчительных, выделить главное, характерное для прошедшего года. Прежде всего нужно отметить, что минувший сезон увеличил «удельный вес» автомотоспорта в спортивной жизни нашей страны. И это закономерный процесс. Постоянный рост выпуска автомобилей и мотоциклов, намеченный планом девятой пятилетки, все больше приобщает к спорту тех, кто дружен с мотором, кто связан с техникой в повседневной жизни. Для них спорт становится хорошим помощником в работе, надежным средством повышения водительского мастерства. В этой связи можно вспомнить многие сотни соревнований, проведенных в минувшем году в автохозяйствах, первый Всесоюзный конкурс профессионального мастерства водителей, в спортивную часть программы которого в основном входили испытания, взятые из многоборья и ралли.

Спорт укрепил свои позиции и на наших автомобильных заводах. Разве не отрадным является тот факт, что у гонщиков АЗЛК, в недавнем прошлом единоличных «законодателей мод» на всех автосоревнованиях, теперь есть грозные конкуренты в лице спортсменов, выступающих на машинах Ижевского, Волжского и Запорожского заводов. Отрадным в том смысле, что участие в соревнованиях помогает совершенствовать конструкции автомобилей, что появившееся острое соперничество — верный залог роста спортивных результатов, повышения мастерства советских гонщиков.

Спорт — труду. В не меньшей степени спорт служит и интересам обороны нашей страны. Ведь большинство участников автомобильных и мотоциклетных соревнований — члены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Для них минувший год был не совсем обычным. Вся спортивная работа в клубах и секциях ДОСААФ велась под знаком подготовки к VII съезду оборонного Общества. Этому важному событию были посвящены успехи в укреплении материально-технической базы досаафовских коллективов, строительстве новых спортивных сооружений, победы на всесоюзных и международных соревнованиях.

Какие же трофеи были завоеваны нашими автомобилистами и мотоциклистами в крупнейших спортивных баталиях? После годичного перерыва славу сильнейших вернули себе советские мастера мотогонок по ледяной дорожке. Очередной чемпионат мира, проходивший на высокогорном катке Инцеля (ФРГ), завершился полным триумфом нашей мотоциклетной школы. Золотую медаль чемпиона завоевал замечательный уфимский гонщик Габдрахман Кадыров. Вторая ступенька на пьедестале почета досталась москвичу Владимиру Чекушеву. В первую шестерку вошли Валерий Катюжанский, Владимир Цибров и Юрий Дудорин.

Несомненным успехом советских спортсменов закончился командный чемпионат мира по спидвею, финал которого состоялся в польском городе Вроцлаве. Наша дружина — Владимир Гордеев, Анатолий Кузьмин, Григорий Хлыновский и Владимир Смирнов, опередив гонщиков Польши, которые трижды в прошлом побеждали в этих соревнованиях, и шестикратных чемпионов мира спортсменов Швеции, заняли второе место. Этот результат особенно почетен потому, что советская команда была самой молодой, к тому же никто из наших участников ранее не стартовал в подобных соревнованиях. Для сравнения можно назвать состав команды Великобритании — победительницы первенства мира. За нее выступали многократные чемпионы мира новозеландцы Б. Бриггс и И. Маугер, сильнейшие гонщики Англии Р. Вилсон и Австралии — Д. Айро. Наши спортсмены провели затем девять встреч с мотоциклистами Польши и все выиграли.

В третий раз советские мотоболисты скрестили оружие с сильнейшими командами континента в самом ответственном турнире — розыгрыше Кубка Европы. И снова победа. Элистинская «Комета» завоевала почетный трофей. Ранее дважды в этих соревнованиях успеха добивался черкесский «Домбай».

Минувший год оказался успешным и для советских раллистов. Высокими результатами в целом ряде крупнейших соревнований они подтвердили свое высокое мастерство, продемонстрировали

отличные качества отечественных автомобилей. Ралли «Золотые пески» в Болгарии, «Рейд польский» в Польше, «1000 озер» в Финляндии — всюду наши экипажи достойно защищали спортивную честь Родины. Особенно радостными оказались итоги «Европейского тура», дистанция которого прошла почти по всем странам континента. Команды на автомобилях «Москвич-412» и «Лада» («Жигули») завоевали два главных приза соревнований — Золотой и Серебряный кубки.

Почетные вторые места достались нам в международных традиционных соревнованиях по картингу и шоссейно-кольцевым автогонкам — кубках дружбы социалистических стран. В активе наших мотокроссменов — выигрыш Кубка Дуная, соревнований «Балтийское море — море мира», победа команд Украины и РСФСР над сборными Чехословакии, ГДР, Болгарии, Венгрии, Румынии, Польши и Югославии на международном мотокроссе во Львове, успешные выступления в двух этапах Кубка ФИМ по мотокроссу на машинах с колясками.

Говоря о подготовке к VII съезду ДОСААФ, о стремлении спортивных коллективов прийти к нему с хорошими результатами в работе, надо отметить и то, что минувший год показал возросшие возможности организаций оборонного Общества в проведении самых крупных соревнований. Три чемпионата страны — по мотокроссу, авторалли и автомногоборью, которые были посвящены съезду, стали настоящим смотром достижений советских спортсменов, образцом умелой подготовки комитетами и клубами ДОСААФ ответственных стартов.

Это был год поисков новых форм соревнований, путей к развитию массовости автомотоспорта. Целиком оправдали себя впервые примененные условия розыгрыша чемпионатов по автомногоборью (совмещение «фигурки» и «экономии горючего», но с раздельным зачетом) и авторалли (командные этапы с отбором сильнейших экипажей на личное первенство). Новшества сделали соревнования еще более интересными, повысили цену побед. Знаменательным событием явился и первый опыт проведения однодневных военизированных состязаний владельцев личных мотоциклов, состоявшихся по инициативе журнала «За рулем». Районные, республиканские и всесоюзные старты еще раз показали что именно эта категория мотоциклистов которых в нашей стране насчитывается около 8 миллионов, способна сделать мотоспорт по-настоящему массовым, пополнить его новыми спортивными талантами.

Разговор о массовости зашел не случайно. Массовость и мастерство — краеугольные камни нашего спорта. Они остаются важнейшими среди других проблем, которые будут решать клубы и секции оборонного Общества в предстоящей «спортивной» пятилетке, намеченной VII съездом ДОСААФ. Нам нужна массовость соревнований, потому что спорт наш военно-прикладной: каждый участник является знатоком техники, умелым защитником Родины. Нам нужны настоящие мастера, потому что им доверяется спортивная честь страны.

Ежегодно у нас проходит много соревнований, но организации ДОСААФ еще робко привлекают к участию в них водителей из автохозяйств, владельцев личных автомобилей и мотоциклов. Нет недостатка в мастерах спорта, но все ли они способны оказать достойную конкуренцию сильнейшим зарубежным гонщикам?

Вопрос о подготовке высококлассных спортсменов не нов, он каждый раз возникает при анализе причин неудачных выступлений наших команд в международных соревнованиях. В минувшем году больше всех огорчений доставили нам мотокроссмены — участники чемпионатов мира. Правда, борьба здесь особенно сложна, спортивные интересы переплетаются с соперничеством мотоциклетных фирм, одна из которых—японская «Сузуки» в буквальном смысле оптом скупила всех сильнейших гонщиков. Тем не менее это служит слабым утешением и оправданием тех низких результатов которые были показаны нашими спортсменами. В классе 500 см^3 они смогли получить зачетные очки лишь в Кишиневе в четырех других этапах никто из них не попал в первую десятку. В классе 250 см^3 лучшее место в итоге у Владимира Кавинова — восьмое.

Каждой неудаче можно найти объективные и субъективные причины — несовершенная техника, невезение и т. д. Анализировать их, конечно, нужно, но для того, чтобы искать не оправдания а пути к победе. Почти во всех международных соревнованиях нам приходится бороться с профессионалами (имеются в виду представители капиталистических стран). И готовиться к спору с ними нужно очень ответственно. Это касается уровня тренировочного процесса, различных сборов, повышения требовательности к физическим и волевым качествам наших спортсменов. А разве нет прямой связи между подготовкой высококлассных мастеров и состоянием судейства автомотосоревнований? И здесь непочатый край работы. Квалифицированных судей, особенно на местах, становится все меньше, что неизбежно сказывается на спортивном уровне состязаний.

С большими достижениями, но и с нерешенными проблемами входит наш автомотоспорт в новый сезон. У советских гонщиков есть все возможности для того чтобы укрепить свои позиции на международной арене, показать высокие результаты во всесоюзных соревнованиях.

Спортивный обозреватель

КИРИЛЛ КОНДРАШИН
Народный артист РСФСР, художественный руководитель и главный дирижер симфонического оркестра Московской государственной филармонии

НАШИ НОВОГОДНИЕ ИНТЕРВЬЮ *

1.

Прежде всего, автомобиль приносит мне множество хлопот, неудобств и расходов. Не могу сказать точно, почему так получается, — то ли мне попался не самый удачный экземпляр машины, то ли я не очень серьезно занимаюсь ею, то ли, наконец, вообще у всех автолюбителей получается то же самое, что и у меня. Но как бы то ни было, «благодаря» машине я познакомился с массой людей, которые, мягко говоря, находятся в чрезвычайно деликатных отношениях с источниками запчастей. Прекрасно сознавая двусмысленность этой ситуации, я все-таки вынужден прибегать к услугам подобных личностей, так как искренне убежден, что автомобиль для того и создан, чтобы на нем ездить.

В то время, которое остается свободным между поисками запчастей, я вкушаю все блага пользования современнейшим видом транспорта.

2.

Не знаю, как у других автолюбителей, но со мной происходит множество «интересных» случаев, как только я сажусь в автомобиль. Последний из них зафиксирован совсем недавно. Мне нужны были цветы, и я остановился около цветочного киоска. Расплатившись, вернулся к машине и не успел еще достать ключ, как вижу, что к этой же машине направляются двое, на лицах которых написано крайнее недоумение. Я пытаюсь вставить ключ, а в этот момент один из подошедших открывает дверцу и спрашивает: «Что вы делаете в этой машине?» Я, разумеется, объясняю, что в своей машине делаю то, что хочу. Тогда он говорит, что машина вовсе не моя, а его. Он был прав, а я — нет. А получилось так потому, что и его, и моя машины выкрашены, как и сотни тысяч других, в один и тот же цвет.

3.

Продолжая рассказ об этом забавном случае, я хочу пожелать тем, кто производит машины (а не коллегам-автолюбителям), думать не только об их «внутреннем» совершенствовании, но и о внешнем разнообразии. Если я не ошибаюсь, все наши машины выкрашены в четыре или пять цветов. Думаю, что и владельцы автомобилей, да и внешний вид городов выиграли бы, если бы машины красили пусть не в пятьдесят или сто цветов, а хотя бы в пятнадцать или двадцать.

14 000 км по территории 16 стран
Впервые в программе тура — дороги Советского Союза
Блестящий успех дебютантов: «Золотой кубок» — у «москвичей-412», серебряный — у автомобилей «Жигули», К. Гирдаускас — У. Мадревиц — второй экипаж ралли

Автомобили участников соревнований в закрытом парке.

Фото Ю. Шаламова

«ТУР ЕВРОПЫ»

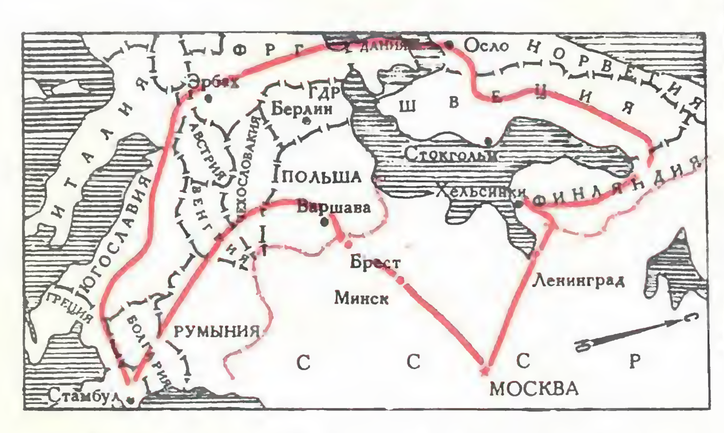
Авторалли «Тур Европы», организатором которого является АДАК — самый крупный автомобильный клуб ФРГ, имеет уже пятнадцатилетнюю историю. В минувшем году в этих соревнованиях впервые приняли участие советские гонщики. Они стартовали на пяти «москвичах» производства АЗЛК и Ижевского завода и трех автомобилях «Жигули», дебютировавших на международной арене. Таким образом, «Тур Европы» стал первым серьезным спортивным испытанием сразу для трех советских автозаводов.

Старт участникам давался в западногерманском городе Эрбахе. Затем трасса проходила по территории Дании, Норвегии, Швеции, Финляндии, СССР (Выборг — Ленинград — Москва — Минск — Брест), Польши, Чехословакии, Венгрии, Румынии, Болгарии, Турции, Греции, Югославии, Италии, Австрии и ФРГ. Всего дистанция составляла около 14000 ки-

Последние напутствия получает К. Гирдаускас.

Экипаж под номером 52 — Ю. Лесовский и В. Ржечицкий перед финишем в Москве.

Утром перед стартом тысячи москвичей пришли проводить участников соревнований.



Ремонт в пути — дело малоприятное. Но в ралли все случается.

лометров. Главное отличие этого ралли состоит в том, что его трасса проложена по обычным дорогам с интенсивным движением, легенда заранее не выдается, и это повышает роль штурмана.

Трасса на этот раз была очень трудной: снег и гололед преследовали гонщиков на большей части пути. Из 51 стартовавшего экипажа на финиш прибыло 39, в том числе все три, выступавших на волжских автомобилях, и четыре на «москвичах». Можно считать, что и «москвичи» закончили ралли в полном составе. Ведь причиной превышения допустимого опоздания на финише экипажем Э. Сингуринди—Л. Морозов были не технические неполадки и не нарушение спортивного регламента, а расследование дорожного происшествия (к которому они были непричастны), вызвавшее задержку спортсменов в Греции.

Советские автомобили вновь продемонстрировали свои отличные ходовые качества, надежность и выносливость. Их экипажи заслуженно завоевали два главных приза — «Золотой кубок» за лучший результат команды из четырех экипажей («москвичи») и «Серебряный кубок» — за лучший результат команды из трех автомобилей («Жигули»). Позади остались машины таких всемирно известных фирм, как «Форд», БМВ, «Волво», «Фольксваген» и другие.

Большого успеха добились наши гонщики и в личном абсолютном зачете. Советский экипаж в составе К. Гирдаускаса и У. Мадревица («Жигули») занял второе место, проиграв только опытным гонщикам из ФРГ, выступавшим на «Опель-Кадетте 1900-ралли» с двигателем мощностью более 120 л. с.

Мне довелось быть свидетелем того, как Гирдаускас вел свой автомобиль на скоростном участке в горах Болгарии. Средняя скорость была задана в 84 км/час, а туман стоял такой, что в 30—40 метрах ничего не было видно. Кестутис управлял машиной просто виртуозно, ничего подобного не показал ни один из прошедших перед ним экипажей.

Высокое мастерство продемонстрировали и другие наши спортсмены: Я. Лукьянов и А. Карамышев, Е. Андреев и В. Кислых, Л. Потапчик и Г. Хольм, В. Бубнов и А. Печенкин, А. Ипатенко и Э. Лифшиц, Ю. Лесовский и В. Ржечицкий. Вновь, как и в марафоне Лондон—Мехико, им не раз пришлось приходить на выручку экипажам из других стран, попавшим в аварию. Успех советских гонщиков в «Туре Европы» с полным правом делят коллективы АЗЛК, Ижевского, Волжского и Уфимского моторного заводов, которые готовили машины к трудному испытанию.

Р. ЧЕРТОВ, заслуженный тренер СССР

Окончание. Начало — на стр. 21.

Ничто так не укрепляет гражданское самосознание, дисциплину, как труд. Ребята работают старательно, с удовольствием.

Последовательное изучение автотракторной техники в Гулькевичской школе — это творческий опыт, спорящий со старой практикой. Давно принято: сельскохозяйственную технику изучать с девятого класса. Так и делалось. Щеколдин и его коллеги считают, что надо начинать раньше, так как к этому времени интересы подростка, как правило, уже сложились.

— То, что мы помогаем школьникам в профессиональной ориентации уже с пятого класса, — говорит А. Г. Щеколдин, — продиктовано жизнью. В самом деле: сколько процентов из них поступает в институт? Не так уж много. Основная масса приходит прямо в народное хозяйство. Ребята и девушки, которые с пятого класса познакомились с техникой, уверенно чувствуют себя и за порогом школы: у них — не только аттестат зрелости, но и удостоверение тракториста-машиниста, свидетельство сельского механизатора, лаборанта, а в перспективе — права водителя автомобиля.

Честно говоря, с трудом верилось, что вчерашние школьники сразу становятся в строй квалифицированных рабочих, но сомнения развеял директор Гулькевичского сахарного завода Генрих Антонович Трембицкий:

— Трактористы и машинисты, которые приходят к нам прямо со школьной скамьи, очень хорошо подготовлены, отлично работают даже в период осеннего бездорожья. Глубокие технические навыки в сочетании с десятиклассным образованием, а также чувство ответственности, воспитанное у ребят в школе, — вот что хотелось бы отметить.

Средняя школа, возглавляемая А. Г. Щеколдиным, по производственному обучению является опорным пунктом Академии педагогических наук СССР. Ее опыт помогает другим. Большой интерес к проводимой здесь работе проявляет Краснодарский краевой комитет КПСС, который глубоко изучил методику подготовки школьников-водителей и трактористов. Вывод комиссии отдела науки и школ крайкома КПСС: опыт педагогического коллектива заслуживает одобрения и широкого внедрения. С первого сентября 1971 года еще сорок две школы края стали работать по методике А. Г. Щеколдина и его помощников.

...Мы едем с директором школы по поселку. Около автотракторного полигона он останавливается:

— Посмотрите, как хорошо вписался полигон в пейзаж!

Да, это так. Но главное — прочно, отлично вписалось в жизнь дело, которым занята школа. Главное, что этот полигон стал для ее питомцев трассой в большую жизнь.

М. ЛЬВОВ,
спецкор «За рулем»

Краснодарский край

ПЕРВЕНЕЦ

Электрооборудование

Система электрического оборудования и приборы, примененные на «Жигулях», разработаны с учетом основных требований европейских норм к легковым автомобилям. Характеризуя систему в целом, необходимо отметить, что, как и на большей части современных машин, она является 12-вольтовой и выполнена по однопроводной схеме (см. цветную вкладку), в которой отрицательные клеммы источников и потребителей электроэнергии соединены с массой. Среди ее особенностей, которые мало знакомы многим автолюбителям, — генератор переменного тока, фары с оптическими элементами типа «европейский луч», переключатель света фар, установленный на рулевой колонке, штеккерные соединения электропроводов.

Знакомство с системой электрооборудования начнем с источников тока — аккумулятора и генератора.

Аккумуляторная батарея 6СТ55 позволяет получить большой разрядный ток при низких температурах, чем существенно облегчается пуск двигателя зимой. Это достоинство аккумулятора основано на том, что сепараторы между его пластинами имеют меньшую толщину и большее число пор, чем обычно, и, таким образом, обеспечивают при разрядке значительно меньшее внутреннее сопротивление. Важное значение имеет и большая емкость батареи — 55 а-ч (напомним: у ЗАЗ-966 и «москвичей-408» и «412» она составляет 42 а-ч, а у ГАЗ-21, ГАЗ-24 и ГАЗ-69 — 54 а-ч. — Ред.) при 20-часовом режиме разряда.

Степень заряженности батареи следует контролировать не нагрузочной вилкой, а ареометром (плотность электролита должна при 15 градусах выше нуля составлять 1,28). Проверка уровня электролита и доливка, при необходимости, дистиллированной воды полагаются после каждых 2500 километров пробега, но не реже двух раз в месяц. Причиной повышения уровня электролита и даже его выброса через отверстия в пробках может стать не только неисправность батареи, но и неполадки в работе регулятора напряжения.

Генератор Г221 переменного тока обеспечивает при 5000 об/мин двигателя номинальную величину тока 42 а и напряжение 14 в. Таким образом, его мощность превышает 500 вт (у ЗАЗ-966 и «Москвича-408» — 250 вт, у ГАЗ-24 — 350 вт, «Москвича-412» — 480 вт. — Ред.). В корпус генератора встроен кремниевый полупроводниковый выпрямитель.

Регулятор напряжения РР380 (рис. 1) ограничивает напряжение тока, поступающего от генератора для подзарядки аккумуляторной батареи. Прибор находится в моторном отсеке на кожухе левого колеса. В состав регулятора входят катушка **6** соленоида, сердечник которого притягивает к себе якорь **2** с подвижными контактами. В зависимости от напряжения тока якорь соединяется с контактами **5** или **4**, включая генератор в цепь либо непосредственно, либо через дополнительное сопротивление **1**.

Если контакты регулятора «слиплись» и не размыкаются, напряжение тока, поступающего в аккумулятор, может достичь чрезмерной величины. Это приводит к выбросу электролита через отверстия в пробках батареи.

Система зажигания автомобиля «Жигули» состоит из катушки зажигания, прерывателя-распределителя и конденсатора, свечей и замка зажигания. Ее цепь низкого напряжения питается от аккумулятора или генератора. Ток высокого напряжения возбуждается в катушке зажигания в момент размыкания контактов прерывателя, включенного в цепь низкого напряжения, и посредством распределителя подводится к свечам цилиндров в соответствии с порядком их работы (1—3—4—2).

Распределитель Р-125 (рис. 2) конструктивно объединен в одном корпусе с механизмом прерывателя и приводится вертикальным валиком, связанным с масляным насосом. Прибор Р-125 не имеет вакуум-корректора и снабжен лишь центробежным регулятором опережения зажигания, который с ростом числа оборотов двигателя обеспечивает более раннее зажигание (рис. 3). Кроме того, на прерывателе предусмотрен октан-корректор **8** (см. рис. 2), который позволяет регулировать момент зажигания в пределах ±5 градусов от первоначально установленного угла.

Для поддержания между контактами **3** наивыгоднейшего зазора (0,4±0,03 мм) служит регулировочное устройство в виде подвижной пластины с контактом, фиксируемой прижимным винтом **4**.

Катушка зажигания Б-115 (или Б-117) не имеет добавочного сопротивления. При эксплуатации машины в дождливую погоду следует иметь в виду, что капли влаги, попавшие на крышку катушки, могут вызвать перебои в работе двигателя, даже остановку его. В этом случае достаточно насухо протереть крышку, чтобы устранить неполадку.

Свечи зажигания А7,5БС наиболее соответствуют режиму работы двигателя «Жигулей». Ввертная часть их — длиной 19 мм с резьбой М14×1,25. Для обеспечения их нормальной работы зазор между электродами нужно поддерживать равным 0,5—0,6 мм. Свечи А6БС, которые устанавливались на первых партиях машин, менее надежны и сейчас заводом не применяются. Провода высокого напряжения, идущие от распределителя к свечам, рассчитаны так, что сами обес-

Окончание серии статей по устройству автомобиля «Жигули». Общее описание — 1970, № 8; компоновка — 1970, № 9; устройство двигателя — 1970, № 11; механизм газораспределения — 1970, № 12; система питания — 1971, № 1; система охлаждения — 1971, № 2; система смазки — 1971, № 3; сцепление — 1971, № 4; коробка передач и карданная передача — 1971, № 5; главная передача, колеса и шины — 1971, № 6; подвеска — 1971, № 7; рулевое управление — 1971, № 8; тормоза — 1971, № 9; кузов — 1971, № 11.

ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

печивают сопротивление, нужное для снижения помех радиоприему до пределов, определенных международными нормами.

Стартер СТ221 (рис. 4) представляет собой четырехполюсный четырехщеточный электродвигатель постоянного тока с сериесным возбуждением. Его номинальная мощность — 1,3 квт.

При повороте ключа зажигания во второе положение ток от аккумулятора поступает в соленоид тягового реле, и под воздействием магнитного поля стержень **3** смещается влево. Через рычаг **4** он сдвигает муфту **5** с шестерней **6** вправо и вводит шестерню в зацепление с зубчатым венцом маховика. В конце хода якоря диск **2** замыкает контакты силовой цепи стартера, который начинает проворачивать коленчатый вал двигателя. После пуска, когда ключ зажигания переводится в первое положение, подача тока к тяговому реле выключается и шестерня **6** выводится из зацепления с венцом маховика.

Приборы освещения и сигнализации. Фара ФГ140 отличается малым ослепляющим воздействием благодаря экрану перед нитями ближнего света. Мощность двухнитевой лампы составляет 45 вт для дальнего и 40 вт для ближнего света.

Передние габаритные фонари ПФ140 (подфарники) объединены с указателями поворота. Кроме того, машина снабжена боковыми и задними указателями поворота. Последние входят в комбинированные задние фонари ФП140, сочетающие также указатели габарита и световые сигналы торможения.

В осветительную аппаратуру «Жигулей» входят, кроме того, фонарь освещения номерного знака, плафоны салона, подкапотная лампа, а также лампы освещения багажника, вещевого ящика, щитка приборов и гнезда прикуривателя.

Электровибрационный звуковой сигнал, включаемый кольцевой кнопкой на руле, состоит из двух вибраторов, издающих звук соответственно высокого и низкого тона.

Стеклоочиститель снабжен электродвигателем, который может работать в двух режимах—прерывистом медленном и непрерывном быстром. После выключения его щетки автоматически фиксируются в крайнем нижнем положении.

Помимо перечисленных узлов в систему электрооборудования «Жигулей» входят контрольные приборы, проводка, предохранители и радиоприемник А-370, который устанавливается на машине за дополнительную плату.

Несколько слов о предохранителях. О том, где они расположены и в какую цепь включены, подробно рассказывает заводская инструкция. Хотелось бы, однако, обратить внимание автолюбителей на то, что цепи габаритных фонарей подсоединены к предохранителям «крест-накрест» — при выходе одного из строя гаснут, например, лампы переднего левого и заднего правого фонарей.

Л. ШУВАЛОВ,
инженер

г. Тольятти

Принципиальная схема — на вкладке (2—3-я стр.)

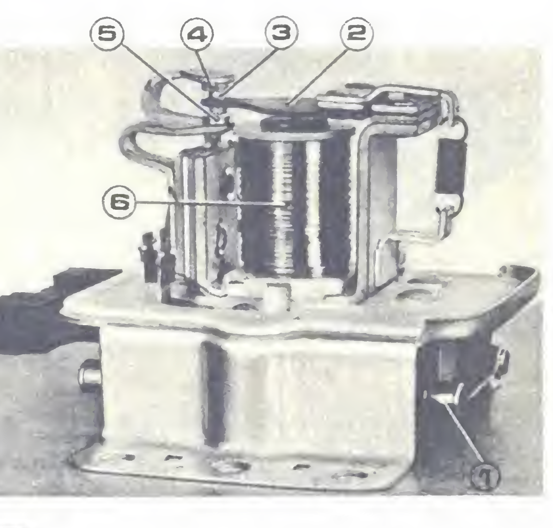


Рис. 1. Регулятор напряжения: 1 — сопротивление; 2 — якорь; 3 — подвижный контакт; 4 — неподвижный контакт первой ступени; 5 — неподвижный контакт второй ступени; 6 — катушка.

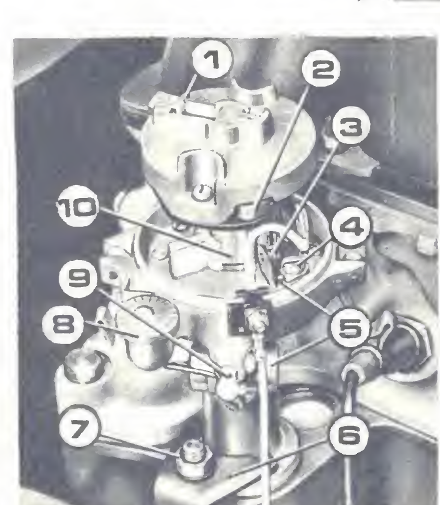


Рис. 2. Распределитель-прерыватель зажигания (крышка с проводами снята): 1 — ротор распределителя; 2 — грузики центробежного регулятора опережения зажигания; 3 — контакты прерывателя; 4 — винт, фиксирующий взаимное положение контактов; 5 — конденсатор; 6 — кронштейн крепления корпуса прерывателя; 7 — гайка, крепящая корпус прерывателя; 8— октан-корректор; 9 — масленка; 10 — кулачок прерывателя.

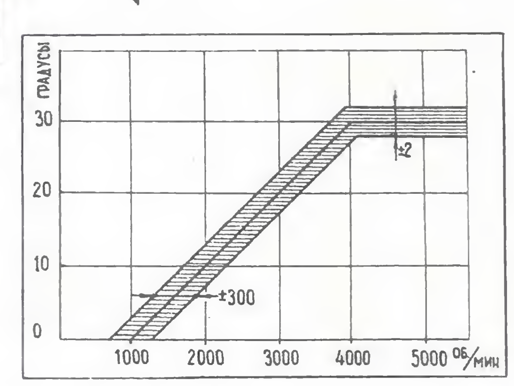


Рис. 3. Характеристика работы центробежного регулятора. По вертикали — опережение зажигания (в градусах угла поворота коленчатого вала), по горизонтали — число об/мин двигателя.

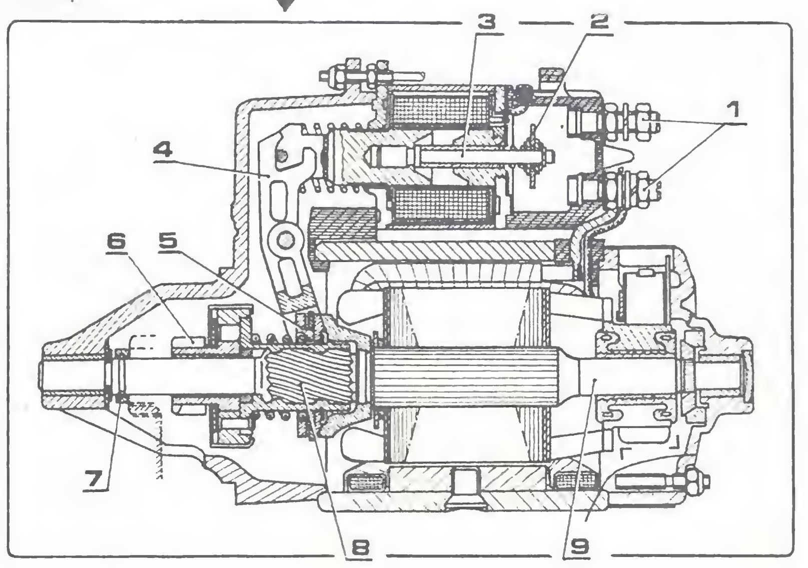


Рис. 4. Стартер: 1 — контактные болты; 2 — диск подвижного контакта; 3 — стержень якоря; 4 — рычаг включения привода; 5—муфта включения; 6 — шестерня; 7 — упорное кольцо; 8 — винтовые шлицы; 9 — вал якоря.